

**ИЗМЕНЕНИЯ НА АНЕКСА КЪМ ПРОТОКОЛА ОТ 1997 Г. ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА  
МЕЖДУНАРОДНАТА КОНВЕНЦИЯ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА  
ЗАМЪРСЯВАНЕТО ОТ КОРАБИ ОТ 1973 Г., КАКТО Е ИЗМЕНЕНА С  
ПРОТОКОЛА ОТ 1978 Г. РЕВИЗИРАН АНЕКС VI КЪМ MARPOL 73/78**

**(Приети с Резолюция МЕРС.328(76) на Комитета по опазване на морската среда на  
Международната морска организация на 17 юни 2021 г.  
В сила за Република България от 1 ноември 2022 г.)**

Издадени от Министерство на транспорта и съобщенията  
*Обн. ДВ. бр.73 от 13 Септември 2022г.*

Комитетът по опазване на морската среда,

Като припомня член 38, буква а) от Конвенцията за Международната морска организация относно функциите на Комитета по опазване на морската среда (Комитетът), които са му възложени по силата на международните конвенции за предотвратяване и контрол на замърсяването на морската среда от кораби,

Като припомня също така член 16 от Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с протоколите към нея от 1978 г. и 1997 г. (MARPOL), в която се уточнява процедурата за изменение и се възлага на съответния орган на Организацията функцията за разглеждане на измененията към същата, които да бъдат приети от страните,

Като припомня, че на своята седемдесет и втора сесия Комитетът прие резолюция МЕРС.304(72) относно първоначалната стратегия на ММО за намаляване на емисиите на парникови газове от кораби,

Като разгледа на своята седемдесет и шеста сесия предложените изменения на Анекс VI към MARPOL относно задължителни цели технически и оперативни мерки за намаляване на въглеродния интензитет на международното корабоплаване и освобождаването на безпилотни, несамоходни баржи (UNSP) от определени изисквания за преглед и освидетелстване, които са били разпространени в съответствие с член 16, параграф 2, буква а) от MARPOL,

След като на седемдесет и шестата си сесия също така ВЗЕ ПРЕДВИД цялостната оценка на въздействието на предложените изменения на Анекс VI към Конвенцията MARPOL върху държавите, включително върху развиващите се страни, особено върху най-слабо развитите страни (LDCs), и малките островни развиващи се държави (SIDS)<sup>1</sup>,

1 Приема, в съответствие с член 16, параграф 2, буква d) от MARPOL, измененията на Анекс VI към MARPOL, чийто текст е поместен в приложението към настоящата резолюция;

2 Определя, в съответствие с член 16, параграф 2, буква f), подточка iii) от MARPOL, че измененията на Анекс е VI към MARPOL се считат за приети на 1 май 2022 г., освен ако преди тази дата не по-малко от една трета от страните или страните, чиито комбинирани търговски флоти представляват не по-малко от 50 % от брутния тонаж на световния търговски флот, не са съобщили на Организацията своето възражение срещу измененията;

3 Приканва страните да отбележат, че в съответствие с член 16, параграф 2, буква g), подточка ii) от MARPOL измененията на Анекс VI към MARPOL влизат в сила на 1 ноември 2022 г. след приемането им в съответствие с параграф 2 по-горе;

4 Приканва също така страните да разгледат и да започнат във възможно най-кратък срок разработването на Кодекс за интензивността на въглеродните емисии;

5 Приканва Организацията, като има предвид клаузите за преразглеждане, предвидени в правила 25.3 и 28.11 от измененията на Анекс VI към Конвенцията MARPOL, да започне съответните прегледи възможно най-скоро;

6 Приканва също Организацията да продължи да преразглежда въздействието върху държавите от горепосочените изменения на Анекс VI към Конвенцията MARPOL, като обръща специално внимание на нуждите на развиващите се страни, особено на най-слабо развитите страни и малките островни развиващи се страни, така че да могат да бъдат направени необходимите корекции;

7 Изразява съгласие да разгледа поуки от цялостната оценка на въздействието на измененията на Анекс VI към Конвенцията MARPOL с оглед подобряване на процедурата за извършване на бъдещи оценки на въздействието, като се вземат предвид процедурата за оценка на въздействието върху държавите кандидатки за мерки (MEPC.1/Circ.885) и заданието за оценка на въздействието на краткосрочните мерки;<sup>2</sup>

8 Насърчава страните да разгледат възможността за ранно прилагане на горепосочените изменения;

9 Изисква от генералния секретар, за целите на член 16, параграф 2, буква е) от MARPOL, да изпрати заверени копия от настоящата резолюция и текста на измененията на Анекс VI към MARPOL, съдържащи се в приложението, на всички страни по MARPOL;

10 Също така отправя искане към генералния секретар да изпрати копия от настоящата резолюция и приложението към нея към членовете на организацията, които не са страни по MARPOL.

<sup>1</sup> Както е посочено в документи MEPC 76/7/13, MEPC 76/INF.68 и MEPC 76/INF.68/Add.1, Add.2 и Add.3.

<sup>2</sup> Както е посочено в условията за извършване на цялостна оценка на въздействието на краткосрочната мярка преди MEPC 76 (MEPC 75/18, annex 6).

ПРИЛОЖЕНИЕ

АНЕКС VI КЪМ MARPOL 73/78  
ПРАВИЛА ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА ЗАМЪРСЯВАНЕ НА ВЪЗДУХА ОТ  
КОРАБИ

(отделен като самостоятелен акт)

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### АНЕКС VI КЪМ MARPOL 73/78

#### ПРАВИЛА ЗА ПРЕДТВРЯТЯВАНЕ НА ЗАМЪРСЯВАНЕ НА ВЪЗДУХА ОТ КОРАБИ

##### Глава 1 — Общи положения

###### Правило 1

###### Прилагане

Разпоредбите на анекса се прилагат за всички кораби, освен ако изрично не е предвидено друго.

###### Правило 2

###### Определения

1 За целите на настоящия анекс:

- .1 Анекс означава Анекс VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г. (MARPOL), изменена с Протокола от 1978 г. и с Протокола от 1997 г., изменен от Организацията, при условие че тези изменения са приети и влезли в сила в съответствие с разпоредбите на член 16 от тази конвенция.
- .2 *Подобен етап на постройка* означава етапът, при който:
  - .1 започва постройка, идентифицирана с конкретен кораб; и
  - .2 започнало е сглобяването на кораб, представляващо най-малко 50 тона или един процент от очакваното тегло на цялата конструкция, което е по-малко.
- .3 *Дата на годишнина* означава денят и месецът от всяка година, които съответстват на датата на изтичане на срока на действие на Международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването на въздуха.
- .4 *Одит* означава систематичен, независим и документиран процес за получаване на одиторски доказателства и за обективна оценка, за да се определи степента, в която са изпълнени одитните критерии.
- .5 *Схема за одит* на държавите членки на ИМО, създадена от Организацията и отчитаща насоките, разработени от организацията<sup>3</sup>
- .6 *Одитен стандарт* означава Кодекса за прилагане.
- .7 *Спомагателно устройство* за контрол означава система, функция или стратегия за управление, инсталирана на корабен дизелов двигател, която се използва за защита на двигателя и/или неговото спомагателно оборудване от работни условия, които биха могли да доведат до щета или повреда, или която се използва за улесняване на пускането на двигателя. Спомагателно устройство за контрол може да бъде и стратегия или мярка, за която е доказано, че не е измервателно-коригиращо устройство.

<sup>3</sup> Позоваване на рамката и процедурите за схемата за одит на държавите членки на ИМО (резолюция А.1067(28))

- .8 *„Кодекс за изпълнение“* означава Кодексът за прилагане на инструментите на ИМО (III кодекс), приет от Организацията с Резолюция А.1070(28).
- .9 *Непрекъснатото подаване* се определя като процес, при който отпадъците се подават в горивната камера без човешка помощ, докато инсинераторът е в нормални работни условия с оперативна температура на горивната камера между 850 °С и 1 200 °С.
- .10 *Измервателно-коригиращо устройство* означава устройство, което измерва, открива или реагира на работните променливи (напр. обороти на двигателя, температура, всмукателно налягане или друг параметър) с цел активиране, модулиране, забавяне или деактивиране на работата на който и да е компонент или на функцията на системата за контрол на емисиите, така че ефективността на системата за контрол на емисиите да бъде намалена при условия, срещани по време на нормална работа, освен когато използването на такова устройство е основателно включено в приложените процедури за изпитване за сертифициране на емисиите.
- .11 *Електронен носител* означава устройство или система, одобрени от администрацията, които се използват за електронно записване на необходимите записи за изхвърляне, прехвърляне и други операции, както се изисква съгласно настоящия анекс, вместо на хартиен носител<sup>4</sup>
- .12 *„Емисия“* означава всяко изпускане на вещества, което подлежи на контрол от настоящия анекс, от кораби в атмосферата или морето.
- .13 *Зона за контрол* на емисиите означава зона, в която е необходимо приемането на специални задължителни мерки за емисиите от кораби за предотвратяване, намаляване и контрол на замърсяването на въздуха от NO<sub>x</sub> или SO<sub>x</sub> и прахови частици или от всичките три вида емисии и съпътстващите ги неблагоприятни въздействия върху човешкото здраве и околната среда. Зоните за контрол на емисиите включват зоните, изброени или определени съгласно правила 13 и 14 от настоящия анекс.
- .14 *Течно гориво* означава всяко гориво, доставено на и предназначено за горивни цели за задвижване или експлоатация на борда на кораб, включително газ, дестилатни и остатъчни горива.
- .15 *Брутен тонаж* означава брутният тонаж, изчислен в съответствие с правилата за измерване на тонажа, съдържащи се в Анекс I към Международната конвенция за тонажно измерване на корабите от 1969 г. или която и да е последваща конвенция.
- .16 *Проба в работен режим* означава проба от течно гориво, използвано на кораб.
- .17 *Инсталации* във връзка с правило 12 от настоящия анекс означава инсталирането на системи, оборудване, включително преносими пожарогасителни устройства, изолация или друг материал на кораб, но изключва ремонта или презареждането на предварително монтирани системи, оборудване, изолация или друг материал, или презареждане на преносими пожарогасителни устройства.
- .18 *Монтиран* е морски дизелов двигател, който е или е предназначен да бъде

---

<sup>4</sup> Вж. Насоките за използване на електронни носители съгласно MARPOL (резолюция MEPC.312(74)).

монтиран на кораб, включително преносим спомагателен морски дизелов двигател, само ако неговата горивна, охладителна или изпускателна уредба е неразделна част от кораба. Системата за зареждане с гориво се счита за неразделна част от кораба само ако е трайно прикрепена към кораба. Това определение включва морски дизелов двигател, който се използва за допълване или увеличаване на инсталираната мощност на кораба и е предназначен да бъде неразделна част от кораба.

- .19 *Ирационална стратегия за контрол на емисиите* означава всяка стратегия или мярка, която при нормални условия на експлоатация на кораба, намалява ефективността на системата за контрол на емисиите до ниво, по-ниско от очакваното при приложимите процедури за изпитване на емисиите.
- .20 *„Гориво с ниска пламна температура“* означава газообразно или течно гориво с температура на възпламеняване, по-ниска от разрешената по силата на точка 2.1.1 от правило 4 на глава II-2 от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS), 1974 г., с нейните изменения.
- .21 *Морски дизелов двигател* означава всеки двигател с вътрешно горене, работещ с течно гориво или с два вида гориво, за който се прилага правило 13 от настоящия анекс, включително бустерни/ компонентни системи, ако има такива. Освен това двигател, работещ с газ, монтиран на кораб, построен на или след 1 март 2016 г., или допълнителен или неидентичен заместващ двигател, монтиран на или след тази дата, също се счита за морски дизелов двигател.
- .22 *Подадена MARPOL проба* означава пробата от течно гориво, доставена в съответствие с правило 18.8.1 от настоящия анекс.
- .23 *Технически кодекс NOx* означава Техническият кодекс за контрол на емисиите на азотни окиси от морски дизелови двигатели, приет с Резолюция 2 на конференцията MARPOL от 1997 г., изменен от Организацията, при условие че тези изменения са приети и влезли в сила в съответствие с разпоредбите на член 16 от тази конвенция.
- .24 *Проба на борда на кораба* е проба от течно гориво, предназначено за използване или пренасяне на борда на кораба.
- .25 *Озоноразрушаващи вещества означава контролирани вещества*, определени в член 1, параграф 4 от Монреалския протокол за веществата, които нарушават озоновия слой от 1987 г., изброени в приложения А, В, С или Е към посочения протокол, в сила към момента на прилагане или тълкуване на настоящия анекс.

Озоноразрушаващите вещества, които могат да бъдат намерени на борда на кораба, включват, но не се ограничават до:

Халон 1211	Бромохлородифлуорометан
Халон 1301	Бромотрифлуорометан
Халон 2402	1,2-Дибромо-1,1,2,2-тетрафуроетан (известен също като халон 114B2)
CFC-11	3 –хлоро флуорометан

CFC-12	Дихлородифлуорометан
CFC-113	1,1,2-трихлор-1,2,2-трифлуороетан
CFC-114	1,2-дихлор-1,1,2,2-тетрафлуороетан
CFC-115	Хлоропентафлуороетан

- .26 *„Изгаряне на борда на кораб“* означава изгарянето на отпадъци или други вещества на борда на кораба, ако такива отпадъци или други вещества са генерирани по време на нормалната експлоатация на този кораб.
- .27 *Корабен инсинератор* означава съоръжение на борда, предназначено основно за изгарянето.
- .28 *Построен кораб* означава кораб, чийто кил е заложен или е бил в подобен етап на постройка.
- .29 *„Нефтен шлам“* означава шлам от маслените или горивни сепаратори отработено смазочно масло от главни или спомагателни машини, или нефтени остатъци от сантинни сепаратор, нефтенофилтриращо оборудване или събирателни тави.
- .30 *Съдържание на сяра в течно гориво* означава концентрацията на сяра в течно, измерена в % m/m, както е изпитана в съответствие със стандарт, приемлив за организацията<sup>5</sup>
- .31 *Танкер* по отношение на правило 15 от настоящия анекс означава нефтен танкер, както е определено в правило 1 от Анекс I към настоящата конвенция или в танкер химически танкер, както е определено в правило 1 от Анекс II към настоящата конвенция.
- .32 *Безпилотна, несамходна баржа (UNSP)* означава баржа, която:
- .1 не се задвижва с механични средства;
  - .2 няма монтирана система, оборудване и/или машини, които могат да генерират емисии, регулирани от настоящия анекс; и
  - .3 на борда няма нито хора, нито живи животни.

## 2 За целите на глава 4:

- .1 *Кораб, доставен на или след 1 септември 2019 г.*, означава кораб:
- .1 за който договорът за строеж е сключен на или след 1 септември 2015 г.; или
  - .2 при липса на договор за строеж, килът на който е заложен или който е на сходен етап на строителство, на или след 1 март 2016 г.; или
  - .3 чиято доставка е на или след 1 септември 2019 г.
- .2 *Постигнат годишен експлоатационен CII* е стойността на показателя за експлоатационен въглероден интензитет, постигнат от отделен кораб в

<sup>5</sup> Вж. ISO 8754:2003 Нефтени продукти. Определяне на съдържанието на сяра. Енергодисперсна рентгенова флуоресцентна спектрометрия.

съответствие с правила 26 и 28 от настоящия анекс.

- .3 *Постигнат EEDI* е стойността на EEDI, постигната от отделен кораб в съответствие с правило 22 от настоящия анекс.
- .4 *Постигнат EEXI* е стойността на EEXI, постигната от отделен кораб в съответствие с правило 23 от настоящия анекс.
- .5 *Кораб за насипни товари* означава кораб, който е предназначен основно за превоз на сухи товари в насипно състояние, включително такива видове като превозвачи на руда, както са определени в правило 1 на глава XII от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS), 1974 г. (с измененията), но с изключение на комбинираните превозвачи.
- .6 *Календарна година* означава периодът от 1 януари до 31 декември включително.
- .7 *Комбиниран превозвач* означава кораб, проектиран да зарежда 100 % дедуейт с както течен, така и сух товар в насипно състояние.
- .8 *Дружество* означава собственикът на кораба или всяка друга организация или лице като управителя или беърбоут чартъра, който е поел отговорността за експлоатацията на кораба от собственика на кораба и който при поемането на такава отговорност се е съгласил да поеме всички задължения и отговорности, наложени от Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и за предотвратяване на замърсяването, както е изменен.
- .9 *Контейнеровоз* означава кораб, проектиран изключително за превоз на контейнери в трюма и на палубата.
- .10 *Конвенционално задвижване* по отношение на глава 4 означава метод на задвижване, когато основен двигател(и) е основният двигател с вътрешно горене, който е свързан с задвижващ вал пряко или чрез предавателна кутия.
- .11 *Круизен пътнически кораб* по отношение на глава 4 означава пътнически кораб, който няма товарна палуба, предназначен изключително за търговски превоз на пътници с настаняване за нощувка по море.
- .12 *Изминатото разстояние* означава разстоянието, изминато по земята.
- .13 *Съществуващ кораб* означава кораб, който не е нов кораб.
- .14 *Газовоз* по отношение на глава 4 означава товарен кораб, различен от LNG превозвач, както е определен в точка 2.16 от настоящото правило, конструиран или адаптиран и използван за превоз на втечен газ.
- .15 *Кораб за генерални товари* означава кораб с многопалубен или еднопалубен корпус, проектиран за превоз на генерални товари. Това определение изключва специализираните кораби за сухи товари, които не са включени в изчисляването на референтните линии за кораби за генерални товари, а именно превозвачи на добитък, баржи, тежки товари, яhti, ядрено гориво.
- .16 *LNG превозвач* във връзка с глава 4 от настоящия анекс означава товарен



кораб, построен или адаптиран и използван за превоз в насипно състояние на втечен природен газ (ВПГ).

- . 17 *Значително преустройство по отношение на глава 4 от настоящия анекс* означава преустройство на кораб:
- . 1 което съществено променя размерите, товароносимостта или мощността на двигателя на кораба; или
  - . 2 което променя типа на кораба; или
  - . 3 намерението, на което според администрацията е значително да удължи живота на кораба; или
  - . 4 което в противен случай променя кораба така, че ако е нов кораб, той би станал предмет на съответните разпоредби на тази конвенция, които не се прилагат за него като съществуващ кораб; или
  - . 5 което съществено променя енергийната ефективност на кораба и включва всички модификации, които биха могли да доведат до превишаване на приложимия изискван EEDI, както е посочено в правило 24 от настоящия анекс, или приложимия изисквани EEXI, както е посочено в правило 25 от настоящия анекс.
- . 18 *Нов кораб* означава кораб:
- . 1 за които договърът за строеж е сключен на или след 1 януари 2013 г.; или
  - . 2 при липса на договор за строеж, килът на който е заложен или който е на подобен етап на постройка на или след 1 юли 2013 г.; или
  - . 3 чиято доставка е на или след 1 юли 2015 г.
- . 19 *Неконвенционално задвижване* по отношение на глава 4 от настоящия анекс означава метод на задвижване, различен от конвенционалното задвижване, включително дизелово-електрическо задвижване, турбинно задвижване и хибридни задвижващи системи.
- . 20 *Пътнически кораб* означава кораб, който превозва повече от 12 пътници.
- . 21 *Полярен кодекс* означава Международният кодекс за корабите, опериращи в полярни води, състоящ се от въведение, части I-A и II-A и части I-B и II-B, приети с резолюции MSC.385(94) и MEPC.264(68), както може да бъде изменено, при условие че:
- . 1 измененията на свързаните с околната среда разпоредби на уводната част и глава 1 на част II-A от Полярния кодекс се приемат, въвеждат в сила и влизат в сила в съответствие с разпоредбите на член 16 от настоящата конвенция относно процедурите за изменение, приложими към допълнение на анекса; и
  - . 2 измененията на част II-B от Полярния кодекс се приемат от Комитета по опазване на морската среда в съответствие с неговия процедурен правилник.
- . 22 *Хладилен товарен превозвач* означава кораб, проектиран изключително за

превоз на хладилни товари в трюмове.

- .23 *Изискван годишен експлоатационен CII* е целевата стойност на постигнат годишен експлоатационен CII в съответствие с правила 26 и 28 от настоящия анекс за конкретния вид и размер на кораба.
- .24 *Изискван EEDI* е максималната стойност на постигнатия EEDI, която е разрешена съгласно правило 24 от настоящия анекс за конкретния тип и размер на кораба.
- .25 *Изискван EEXI* е максималната стойност на постигнатия EEXI, която е разрешена съгласно правило 25 от настоящия анекс за конкретния тип и размер на кораба.
- .26 *Ро-ро товарен кораб* означава кораб, предназначен за превоз на товарни единици ро-ро.
- .27 *Ро-ро товарен кораб (превозвач на превозни средства)* означава многоетажен товарен кораб, предназначен за превоз на празни автомобили и камиони.
- .28 *Ро-ро пътнически кораб* означава пътнически кораб с товарни помещения ро-ро.
- .29 *Танкер* означава нефтен танкер съгласно определението в правило 1 от Анекс I към настоящата Конвенция или танкер химикаловоз или танкер NLS съгласно определението в правило 1 от Анекс II към настоящата конвенция.

### **Правило 3**

#### *Изключения и освобождавания*

#### **Общи положения**

- 1 Разпоредбите на настоящия анекс не се прилагат за:
  - .1 всички емисии, необходими за осигуряване на безопасността на кораба или за спасяване на човешки живот в морето; или
  - .2 емисии, произтичащи от повреда на кораб или неговото оборудване:
    - .2.1 при условие че са взети всички разумни предпазни мерки след настъпването на повредата или откриването на емисията с цел предотвратяване или свеждане до минимум на емисиите; и
    - .2.2 освен ако собственикът или капитанът е действал с умисъл да причини щети, или го е допуснал поради небрежност и със съзнанието, че вероятно ще настъпи щета.

## **Изпитвания за научни изследвания в областта на технологиите за намаляване и контрол на емисиите от кораби**

2 Администрацията на една от страните може, в сътрудничество с други администрации, когато е уместно, да разреши освобождаване от специалните разпоредби на настоящия анекс, за да може даден кораб да провежда изпитвания за разработване на технологии за намаляване и контрол на емисиите от кораби и на програми за проектиране на двигатели. Такова освобождаване се предоставя само ако прилагането на специфични разпоредби на анекса или на ревизирия Технически кодекс NOx от 2008 г. би могло да попречи на научните изследвания в областта на разработването на такива технологии или програми. Разрешение за такова освобождаване, издадено съгласно настоящото правило, не освобождава кораб от изискването за докладване по член 27 и не променя вида и обхвата на данните, които се изискват да бъдат докладвани съгласно правило 27. Разрешение за такова освобождаване се предоставя само за необходимия минимален брой кораби и е предмет на следните разпоредби:

- .1 за морски дизелови двигатели с работен обем на цилиндъра до 30 L продължителността на изпитването по море не трябва да надвишава 18 месеца. Ако е необходимо допълнително време, администрацията или администрациите, издаващи разрешения, могат да разрешат подновяване за допълнителен 18 месечен период; или
- .2 за морски дизелови двигатели с работен обем на цилиндъра, равен на или по-голям от 30 L, продължителността на изпитването на кораба не трябва да надвишава пет години и изисква преглед на напредъка от администрацията или администрациите, издаващи разрешенията е, при всеки междинен преглед. Разрешението може да бъде отнето въз основа на този преглед, ако изпитването не отговаря на условията на разрешението или ако се установи, че технологията или програмата няма вероятност да доведат до ефективни резултати за намаляване и контрол на емисиите от корабите. Ако администрацията или администрациите, извършващи преглед, установят, че е необходимо допълнително време за провеждане на изпитване на определена технология или програма, разрешителното може да бъде подновено за допълнителен период от време, който не надвишава пет години.

## **Емисии от дейности, свързани с полезни изкопаеми на морското дъно**

3.1 Емисиите, пряко произтичащи от проучването, експлоатацията и свързаната с тях преработка в морето на минерални ресурси на морското дъно, са в съответствие с член 2, параграф 3, буква б), подточка ii) от настоящата конвенция, от разпоредбите на настоящия анекс. Тези емисии включват следното:

- .1 емисии, произтичащи от изгарянето на вещества, които са единствено и пряко резултат от проучването, експлоатацията и свързаната с тях офшорна преработка на минерални ресурси на морското дъно, включително, но не само, изгарянето на въглеродороди и изгарянето на изрезки, шлага и/или стимулиращи течности по време на операциите по завършване и изпитване на сондажа, както и използване на сигнални ракети при неблагоприятни условия;
- .2 отделянето на газове и летливи съединения, вложени в сондажни течности и изрезки;
- .3 емисии, свързани единствено и пряко с обработката, боравенето или съхранението на полезни изкопаеми от морското дъно; и

- .4 емисии от морски дизелови двигатели, които са предназначени единствено за проучването, експлоатацията и свързаната с тях офшорна преработка на минерални ресурси на морското дъно.

3.2 Изискванията на правило 18 от настоящия анекс не се прилагат за използването на въглеродороди, които се произвеждат и впоследствие се използват на място като гориво, когато са одобрени от администрацията.

### **Безпилотни несамоходни баржи**

4 Администрацията може да освободи баржа <sup>6</sup>от изискванията на правила 5.1 и 6.1 от настоящия анекс посредством Международно свидетелство за освобождаване IAPP на безпилотни несамоходни баржи (UNSP), за период, не по-дълъг от пет години, при условие че баржата е била подложена на преглед, за да се потвърди, че са изпълнени условията, посочени в правила 2.1.32.1—2.1.32.3 от настоящия анекс.

### **Правило 4**

#### *Еквиваленти*

1 Администрацията на дадена страна може да разреши всяко устройство, материал, уред или апарат да бъдат монтирани на кораб или други процедури, алтернативни горива или методи за съответствие, използвани като алтернатива на изискваните от настоящия анекс, ако такова устройство, материал, уред или апарат или други процедури, алтернативни горива или методи за съответствие са най-малко толкова ефективни по отношение на намаляването на емисиите, колкото изискваните от настоящия анекс, включително някой от стандартите, посочени в правила 13 и 14.

2 Администрацията на дадена страна, която разрешава устройство, материал, уред или апарат или други процедури, алтернативни горива или методи за съответствие, използвани като алтернатива на изискваните от настоящия анекс, съобщава на Организацията за разпространение на страните подробности за тях, за информация и подходящи действия, ако има такива.

3 Администрацията на дадена страна следва да вземе предвид всички съответни насоки, разработени от Организацията<sup>7</sup>, отнасящи се до еквивалентите, предвидени в настоящото правило.

4 Администрацията на дадена страна, която позволява използването на еквивалент, както е посочено в параграф 1 от настоящото правило, се стреми да не накърнява или уврежда нейната околна среда, човешкото здраве, имущество или ресурси или тези на други държави.

---

<sup>6</sup> Вж. Насоките за освобождаване на безпилотни, несамоходни баржи (UNSP) от изискванията за преглед и освидетелстване съгласно Конвенцията MARPOL (MEPC.1/Circ.892)

<sup>7</sup> Вж. Насоките от 2015 г. за системите за пречистване на отработените газове (резолюция MEPC.259(68)).

**Правило 5**

*Прегледи*

1 Всеки кораб с тонаж от 400 БТ и повече, както и всички стационарни и плаващи сондажни платформи или други платформи, за да се осигури съответствие с изискванията на глава 3 от настоящия анекс, подлежат на прегледите, посочени по-долу:

- .1 първоначален преглед преди пускането на кораба в експлоатация или преди издаването за първи път на свидетелството, изисквано съгласно правило 6 от настоящия анекс. Този преглед трябва да е такъв, че да гарантира, че оборудването, системите, принадлежностите, мерките и материалите отговарят напълно на приложимите изисквания на глава 3 от настоящия анекс;
- .2 преглед за подновяване на интервали, определени от администрацията, но не по-дълъги от пет години, освен когато се прилага правило 9.2,9.5,9.6 или 9.7 от настоящия анекс. Прегледът за подновяване трябва да е такъв, че да гарантира, че оборудването, системите, принадлежностите, мерките и материалите отговарят напълно на приложимите изисквания на глава 3 от настоящия анекс;
- .3 междинен преглед в рамките на три месеца преди или след датата на втората годишнина или в рамките на три месеца преди или след третата годишнина на свидетелството, който замества един от годишните прегледи, посочени в параграф 1.4 от настоящото правило. Междинният преглед е такъв, че да гарантира, че оборудването и съоръженията отговарят напълно на приложимите изисквания на глава 3 от настоящия анекс и са в добро състояние. Тези междинни прегледи се заверяват в IAPP свидетелството, издадено съгласно правило 6 или 7 от настоящия анекс;
- .4 годишен преглед в рамките на три месеца преди или след всяка годишнина на свидетелството, включващ обща проверка на оборудването, системите, принадлежностите, съоръженията и материалите, посочени в точка 1.1 от настоящото правило, за да се гарантира, че те са били поддържани в съответствие с параграф 5 от настоящото правило и че те остават задоволителни за обслужването, за което е предназначен корабът. Тези годишни прегледи се потвърждават в свидетелството IAPP, издадено съгласно правило 6 или 7 от настоящия анекс; и
- .5 допълнителен преглед, общ или частичен, се извършва в зависимост от обстоятелствата, когато са извършени важни ремонти или подновяване, както е предписано в параграф 5 от настоящото правило, или след ремонт, произтичащ от разследванията, предписани в параграф 6 от настоящото правило. Прегледът трябва да е такъв, че да гарантира, че необходимите ремонти или подновявания са действително извършени, че материалът и изработката на такива ремонти или подновяване са задоволителни във всяко отношение и че корабът отговаря във всички отношения на изискванията на глава 3 от настоящия анекс.

2 В случай на кораби с брутен тонаж, по-малък от 400 БТ, администрацията може да установи подходящи мерки, за да гарантира спазването на приложимите разпоредби на глава 3 от настоящия анекс.

3 Прегледите на корабите по отношение на прилагането на разпоредбите на настоящия анекс се извършват от служители на администрацията.

- .1 Администрацията може обаче да възложи прегледите или на назначени за целта инспектори, или на признати от нея организации. Тези организации спазват насоките, приети от Организацията;<sup>8</sup>
- .2 прегледът на корабните дизелови двигатели и оборудване за съответствие с правило 13 от настоящия анекс се провежда в съответствие с ревизирия Технически кодекс №х 2008 г.;
- .3 когато определен инспектор или призната организация установи, че състоянието на оборудването не съответства в значителна степен на данните от свидетелството, той осигурява предприемането на коригиращи действия и своевременно уведомява Администрацията. Ако не бъде предприето такова коригиращо действие, свидетелството се отнема от администрацията. Ако корабът се намира в пристанище на друга страна, съответните органи на пристанищната държава също се уведомяват незабавно. Когато служител на администрацията, определен инспектор или призната организация е уведомил съответните органи на пристанищната държава, правителството на съответната държава на пристанището оказва на този служител, инспектор или организация необходимото съдействие за изпълнение на задълженията им по настоящото правило; и
- .4 във всички случаи съответната администрация гарантира пълнотата и ефикасността на прегледа и се задължава да осигури необходимите мерки за изпълнение на това задължение.

4 Корабите, за които се прилага глава 4 от настоящия анекс, също подлежат на прегледите, посочени по-долу, като се вземат предвид насоките, приети от Организацията:<sup>7</sup>

- .1 първоначален преглед, извършен преди пускането в експлоатация на нов кораб и преди издаването на международно свидетелство за енергийна ефективност. Прегледът проверява дали постигнатият EEDI на кораба е в съответствие с изискванията на глава 4 от настоящия анекс и дали на борда е на борда SEEMP, изискван съгласно правило 26 от настоящия анекс;
- .2 общ или частичен преглед, в зависимост от обстоятелствата, извършен след значително преустройство на нов кораб, за който се прилага настоящото правило. Прегледът трябва да гарантира, че постигнатият EEDI се преизчислява при необходимост и отговаря на изискването на правило 24 от настоящия анекс, като коефициентът на намаление се прилага за типа и размера на кораба, който е преустроен, във фазата, съответстваща на датата на договора или на залагането или доставката на кила, определен за първоначалния кораб в съответствие с правило 2.2.18 от настоящия анекс;
- .3 в случаите, когато значителното преустройство на нов или съществуващ кораб е толкова голямо, че администрацията счита кораба за новопостроен кораб,

---

<sup>8</sup> Вж. Кодекса за признатите организации (Кодекс за признатите организации), приет от Организацията с резолюция МЕРС.237(65), както може да бъде изменен от Организацията. Вж. също Насоките за проучване съгласно Хармонизираната система за преглед и освидетелстване (HSSC), 2019 г. (резолюция А. 1140(31)).

администрацията определя необходимостта от първоначален преглед на постигнатия EEDI. Такъв преглед, ако е необходимо, гарантира, че постигнатият EEDI се изчислява и отговаря на изискванията на правило 24 от настоящия анекс, като коефициентът на намаление съответства на типа и размера на кораба на преустройения кораб към датата на договора за преустройство или при липса на договор — началната дата на преустройство. Прегледът също така проверява дали изискваният съгласно правило 26 от настоящия анекс SEEMP е на борда и за кораб, за който се прилага правило 27, е преразгледан по подходящ начин, за да отрази значително преустройство в случаите, когато значителното преустройство засяга методологията за събиране на данни и/или процесите на докладване;

- .4 за съществуващи кораби проверката на изискването за притежаване на SEEMP на борда съгласно правило 26 от настоящия анекс се извършва при първия междинен преглед или преглед за подновяване, посочен в параграф 1 от настоящото правило, в зависимост от това коя от двете дати е първата дата, на или след 1 януари 2013 г.;
- .5 Администрацията гарантира, че за всеки кораб, за който се прилага правило 27, SEEMP е в съответствие с правило 26.2 от настоящия анекс. Това се прави преди събирането на данни съгласно правило 27 от настоящия анекс, за да се гарантира, че методиката и процесите са въведени преди началото на първия отчетен период на кораба. Потвърждението за съответствие се предоставя и задържа на борда на кораба;
- .6 Администрацията гарантира, че за всеки кораб, за който се прилага правило 28, SEEMP е в съответствие с правило 26.3.1 от настоящия анекс. Това се прави преди 1 януари 2023 г. Потвърждението за съответствие се предоставя на кораба и се съхранява на него;
- .7 проверката дали постигнатото от кораба EEXI е в съответствие с изискванията на правила 23 и 25 от настоящия анекс, се извършва при първия годишен преглед, междинен преглед или преглед за подновяване, посочен в параграф 1 от настоящото правило или първоначалния преглед, посочен в точки 4.1 и 4.3 от настоящото правило, в зависимост от това коя от двете дати е първата дата, на или след 1 януари 2023 г.; и
- .8 независимо от точка 4.7 от настоящото правило, общ или частичен преглед, в зависимост от обстоятелствата, извършен след значително преустройство на кораб, за който се прилага правило 23 от настоящия анекс. Прегледът гарантира, че постигнатата EEXI се преизчислява при необходимост и отговаря на изискванията на правило 25 от настоящия анекс.

5 Оборудването трябва да се поддържа в съответствие с разпоредбите на настоящия анекс и да не се правят промени в оборудването, системите, принадлежностите, съоръженията или материалите, обхванати от прегледа, без изричното одобрение на администрацията. Разрешава се пряката подмяна на такова оборудване и фитинги с оборудване и фитинги, които съответстват на разпоредбите на настоящия анекс.

6 Когато се случи произшествие с кораб или бъде открит дефект, който оказва съществено влияние върху ефективността или пълнотата на оборудването, обхванато от настоящия анекс, капитанът или собственикът на кораба докладва при първа възможност на администрацията, определения инспектор или призната организация, отговаряща за издаването на съответното свидетелство.



## **Правило 6**

*Издаване или потвърждаване на свидетелства и декларации за съответствие за докладването на разхода на гориво и измерване на въглеродния интензитет на емисиите*

### **Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяването на въздуха**

1 Международно свидетелство за предотвратяване замърсяването на въздуха (IAPP) се издава след първоначален преглед или преглед за подновяване в съответствие с разпоредбите на правило 5 от настоящия анекс на:

- .1 всеки кораб с брутен тонаж от 400 БТ и повече тона, извършващ плавания до пристанища или крайбрежни терминали под юрисдикцията на други страни; и
- .2 платформи и сондажни платформи, извършващи рейсове до води под суверенитета или юрисдикцията на други страни.

2 На кораб, построен преди датата на влизане в сила на настоящия анекс администрацията издава IAPP свидетелство в съответствие с параграф 1 от настоящото правило не по-късно от първото планирано излизане на сух док след датата на влизане в сила, но не по-късно от три години след тази дата.

3 Това свидетелство се издава или заверява от администрацията или от всяко оправомощено от нея лице или организация.<sup>8</sup> Във всеки случай администрацията поема пълна отговорност за свидетелството.

*Вж. Насоките от 2014 г. относно преглед и освидетелстване на индекса за енергийна ефективност (резолюция МЕРС.254(67), изменен с резолюции МЕРС.261 (68) и МЕРС.309(73)); консолидиран текст: МЕРС.1/Circ.855/Rev.2, както може да бъде допълнително изменено.*

### **Международно свидетелство за енергийна ефективност**

4 Международно свидетелство за енергийна ефективност на кораба се издава след преглед в съответствие с разпоредбите на правило 5.4 от настоящия анекс на всеки кораб с брутен тонаж от 400 БТ повече, преди този кораб да може да предприеме пътувания до пристанища или крайбрежни терминали под юрисдикцията на други страни.

*Вж. Кодекса за признатите организации (Кодекс за признатите организации), приет от Организацията с резолюция МЕРС.237(65), който може да бъде изменен от Организацията.*

5 Свидетелството се издава или заверява от администрацията или от която и да е организация, надлежно упълномощена от нея. Във всеки случай администрацията поема пълната отговорност за свидетелството.

### **Декларация за съответствие за докладване на разхода на гориво и измерване на въглеродния интензитет на емисиите**

6 При получаване на докладвани данни съгласно правило 27.3 от настоящия анекс и постигане на годишен експлоатационен CII съгласно правило 28.2 от настоящия анекс, администрацията или която и да е надлежно упълномощена от нея организация:

- .1 определя дали данните са докладвани в съответствие с правило 27 от анекса;
- .2 проверява дали постигнатото годишно оперативното отчитане на CII се основава на данните, предоставени в съответствие с правило 27 от настоящия анекс;



- .3 въз основа на проверения годишен експлоатационен коефициент СII определя експлоатационния въглероден интензитет на кораба в съответствие с правило 28.6 от настоящия анекс; и
- .4 издава декларация за съответствие, свързана с отчитането на разхода на гориво и въглероден интензитет на кораба, не по-късно от пет месеца от началото на календарната година, след определяне и проверка съгласно правила 6.6.1—6.6.3 от настоящия анекс. Във всеки случай Администрацията поема пълна отговорност за тази Декларация за съответствие.

7 При получаване на докладваните данни съгласно правила 27.4, 27.5 или 27.6 от настоящия анекс, администрацията или която и да е надлежно упълномощена от нея организация незабавно определя дали данните са докладвани в съответствие с правило 27 и, ако това е така, издава декларация за съответствие на кораба. Във всеки случай Администрацията поема пълна отговорност за тази Декларация за съответствие.<sup>9</sup>

8 Независимо от параграф 6 от настоящото правило, на кораб, оценен като D в продължение на три последователни години или класиран като E в съответствие с правило 28 от настоящия анекс, не се издава декларация за съответствие, освен ако планът за коригиращи действия е надлежно разработен и отразен в SEEMP и проверен от администрацията или от която и да е организация, надлежно упълномощена от нея в съответствие с правила 28.7 и 28.8 от настоящия анекс.

## **Правило 7**

### *Издаване на свидетелство от друга страна*

1 Всяка от страните може, по искане на администрацията, да извърши преглед на кораб и, ако се увери, че разпоредбите на настоящия анекс са спазени, издава или разрешава издаването на свидетелство по IAPP или международно свидетелство за енергийна ефективност на кораба и, когато е уместно, потвърждава или разрешава заверката на такива свидетелства на кораба в съответствие с настоящия анекс.

2 Копие от свидетелството и копие от доклада от прегледа се предават във възможно най-кратък срок на администрацията, подала искането.

3 Така издаденото свидетелство съдържа декларация, че е издадена по искане на администрацията и има същата сила и получава същото признаване като свидетелство, издадено съгласно правило 6 от настоящия анекс.

4 На кораб, който има право да плава под флага на държава, която не е страна по споразумението, не се издава IAPP свидетелство, международно свидетелство за енергийна ефективност или свидетелство за освобождаване на UNSP.

---

<sup>9</sup> Вж. Кодекса за признатите организации (Кодекс за признатите организации), приет от Организацията с резолюция МЕРС.237(65), който може да бъде изменен от Организацията.

## **Правило 8**

*Форма на свидетелствата и декларациите за съответствие за докладването на разхода на гориво и измерване въглеродния интензитет на емисиите*

### **Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяването на въздуха**

1 Свидетелството IAPP се изготвя във форма, съответстваща на образеца, даден в допълнение I към настоящия анекс, и е най-малко на английски, френски или испански език. Ако се използва и официален език на издаващата държава, същият има предимство в случай на спор или несъответствие.

### **Международно свидетелство за енергийна ефективност**

2 Международно свидетелство за енергийна ефективност се изготвя във форма, съответстваща на образеца, даден в допълнение VIII към настоящия анекс, и е най-малко на английски, френски или испански език. Ако се използва и официален език на издаващата страна, същият има предимство в случай на спор или несъответствие.

### **Декларация за съответствие за докладването на разхода на гориво и измерване на въглеродния интензитет на емисиите**

3 Декларацията за съответствие съгласно правила 6.6 и 6.7 от настоящия анекс се изготвя във форма, съответстваща на образеца, даден в допълнение X към настоящия анекс, и е поне на английски, френски или испански език. Ако се използва и официален език на издаващата страна, същият има предимство в случай на спор или несъответствие.

### **Международно свидетелство за освобождаване IAPP на безпилотни несамоходни баржи**

4 В съответствие с правило 3.4 от настоящия анекс Международно свидетелство за освобождаване IAPP на безпилотни несамоходни баржи се изготвя във формата, съответстваща на образеца, даден в допълнение XI към настоящия анекс, и е най-малко на английски, френски или испански език. Ако се използва и официален език на издаващата държава, същият има предимство в случай на спор или несъответствие.

## **Правило 9**

*Срок и валидност на свидетелствата и декларациите за съответствие за докладване на разхода на гориво и измерване на въглеродния интензитет на емисиите*

### **Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяването на въздуха**

1 Свидетелството IAPP се издава за срок, определен от администрацията, който не надвишава пет години.

2 Независимо от изискванията на параграф 1 от настоящото правило:

- .1 когато прегледът за подновяване приключи в рамките на три месеца преди датата на изтичане на съществуващото свидетелство, новото свидетелство е валидно от датата на завършване на прегледа за подновяване до дата, която не надвишава пет години от датата на изтичане на съществуващото свидетелство;
- .2 когато прегледът за подновяване приключи след датата на изтичане на срока на валидност на съществуващото свидетелство, новото свидетелство е

валидно от датата на завършване на прегледа за подновяване до дата, която не надвишава пет години от датата на изтичане на съществуващото свидетелство; и

- .3 когато прегледът за подновяване е завършен повече от три месеца преди датата на изтичане на срока на валидност на съществуващото свидетелство, новото свидетелство е валидно от датата на завършване на прегледа за подновяване до дата, която не надвишава пет години от датата на завършване на прегледа за подновяване.

3 Ако свидетелството е издадено за срок, по-кратък от пет години, администрацията може да удължи валидността на свидетелството след датата на изтичане на срока на валидност до максималния срок, посочен в параграф 1 от настоящото правило, при условие че прегледите, посочени в правила 5.1.3 и 5.1.4 от настоящия анекс, приложими при издаване на свидетелство за срок от пет години, се извършват според случая.

4 Ако след приключването на подновителен преглед, ново свидетелство не може да бъде издадено или поставено на борда на кораба преди датата на изтичане на срока на валидност на съществуващото свидетелство лицето или организацията, упълномощени от администрацията, могат да заверят съществуващото свидетелство и такова свидетелство се приема за валидно за допълнителен срок, който не надвишава пет месеца от датата на изтичане на валидността му.

5 Ако към момента на изтичане на срока на валидност на свидетелството кораб не се намира в пристанище, в което трябва да бъде прегледан, администрацията може да удължи срока на валидност на свидетелството, но това удължаване се предоставя само с цел да се позволи на кораба да завърши пътуването си до пристанището, в което трябва да бъде прегледан, и само в случаите, когато изглежда правилно и разумно да се направи това. Свидетелството не може да бъде продължавано за срок, по-дълъг от три месеца, и кораб, на който е предоставено удължаване, няма право при пристигането си в пристанището, в което ще бъде прегледан, по силата на това удължаване да напусне това пристанище, без да притежава ново свидетелство. Когато прегледът за подновяване приключи, новото свидетелство е валидно до дата, която не надвишава пет години, считано от датата на изтичане на срока на валидност на съществуващото свидетелство преди издаването на удължаването.

6 Свидетелство, издадено на кораб, извършващ кратки рейсове, което не е било удължено съгласно предходните разпоредби на настоящото правило, може да бъде удължено от администрацията за кратен период до един месец от датата на изтичане, посочена в него. Когато прегледът за подновяване приключи, новото свидетелство е валидно до дата, която не надвишава пет години, считано от датата на изтичане на срока на валидност на съществуващото свидетелство преди издаването на удължаването.

7 При специални обстоятелства, определени от администрацията, не е необходимо да се издава ново свидетелство от датата на изтичане на срока на действие на съществуващото свидетелство, както се изисква в точки 2.1,5 или 6 от настоящото правило. При тези специални обстоятелства новото свидетелство е валидно до дата, която не надвишава пет години от датата на завършване на прегледа за подновяване.

8 Ако годишен или междинен преглед е завършен преди периода, посочен в правило 5 от настоящия анекс, тогава:

- .1 датата на годишнината, посочена в свидетелството, се изменя с заверка на дата, не по-късна от три месеца след датата, на която е завършен прегледът;
- .2 последващият годишен или междинен преглед, изискван съгласно правило 5 от настоящия анекс, се извършва на интервалите, предписани от това

правило, като се използва новата дата за годишнината; и

- .3 датата на изтичане на валидността може да остане непроменена, при условие че се извършват един или повече годишни или междинни изследвания, според случая, така че да не се превишават максималните интервали между прегледите, предписани от правило 5 от настоящия анекс.

9 Свидетелството, издадено съгласно правило 6 или 7 от настоящия анекс, престава да бъде валидно във всеки от следните случаи:

- .1 ако съответните прегледи не са завършени в рамките на периодите, посочени в правило 5.1 от настоящия анекс;
- .2 ако свидетелството не е одобрено в съответствие с правило 5.1.3 или 5.1.4 от настоящия анекс; и
- .3 при прехвърляне на кораба под флага на друга държава. Ново свидетелство се издава само когато правителството, издаващо новото свидетелство, е напълно удовлетворено, че корабът отговаря на изискванията на правило 5.4 от настоящия анекс. В случай на прехвърляне между страните, ако бъде поискано в рамките на три месеца след прехвърлянето, правителството на страната, под чието знаме преди това е имал право да плава, изпраща възможно най-бързо на администрацията копия от свидетелството, носено от кораба преди прехвърлянето, както и копия от съответните доклади от прегледите, ако има такива.

#### **Международно свидетелство за енергийна ефективност**

10 Международното свидетелство за енергийна ефективност е валидно през целия срок на експлоатация на кораба при спазване на разпоредбите на параграф 11 по-долу.

11 Международното свидетелство за енергийна ефективност, издадено съгласно настоящия анекс, престава да бъде валидно във всеки от следните случаи:

- .1 ако корабът е изваден от експлоатация или ако е издадено ново свидетелство след значително преустройство на кораба; или
- .2 при прехвърляне на кораба под флага на друга държава. Ново свидетелство се издава само когато правителството, издаващо новото свидетелство, е напълно удовлетворено, че корабът отговаря на изискванията на глава 4 от настоящия анекс. В случай на прехвърляне между страните, ако бъде поискано в рамките на три месеца след прехвърлянето, правителството на страната, под чието знаме преди това е имал право да плава, изпраща възможно най-бързо на администрацията копия от свидетелството, носено от кораба преди прехвърлянето, както и копия от съответните доклади от прегледа, ако има такива; или
- .3 ако оборудването, системите, принадлежностите или материалите на кораба, обхванати от прегледа, са били променени без изричното одобрение на администрацията, както е предвидено в правило 5.5 от настоящия анекс, освен ако се прилага правило 3 от настоящия анекс.

## **Декларация за съответствие за докладване на разхода на гориво и измерване на въглеродния интензитет на емисиите**

Декларацията за съответствие, издадена съгласно правило 6.6 от настоящия анекс, е валидна за календарната година, през която е издадена, и за първите пет месеца на следващата календарна година. Декларацията за съответствие, издадена съгласно правило 6.7 от настоящия анекс, е валидна за календарната година, през която е издадена, за следващата календарна година и за първите пет месеца на следващата календарна година. Всички декларации за съответствие се съхраняват на борда най-малко пет години.

### **Правило 10**

#### *Държавен пристанищен контрол на експлоатационните изисквания*

1 Кораб, когато се намира в пристанище или в крайбрежен терминал под юрисдикцията на друга страна, подлежи на проверка от длъжностни лица, надлежно упълномощени от тази страна, във връзка с експлоатационните изисквания съгласно настоящия анекс,<sup>10</sup>, когато има ясни основания да се смята, че капитанът или екипажът не са запознати с основните процедури на борда на кораба, свързани с предотвратяването на замърсяването на въздуха от кораби.

2 При обстоятелствата, посочени в параграф 1 от настоящото правило, страната предприема мерки, за да гарантира, че корабът няма да отплава, докато ситуацията не бъде приведена в ред в съответствие с изискванията на настоящия анекс.

3 Процедурите, свързани с държавния пристанищен контрол, предвидени в член 5 от настоящата конвенция, се прилагат към настоящото правило.

4 Нищо в настоящото правило не може да се тълкува като ограничаващо правата и задълженията на страна, която упражнява контрол върху оперативните изисквания, специално предвидени в настоящата конвенция.

5 Във връзка с глава 4 от настоящия анекс всяка пристанищна държавна проверка може да провери, когато е уместно, дали на борда има валидна декларация за съответствие, свързана с докладването на разхода на гориво и експлоатационния въглероден интензитет, международно свидетелство за енергийна ефективност и план за управление на енергийната ефективност на кораба, в съответствие с член 5 от настоящата конвенция.

6 Независимо от изискванията на параграф 5 от настоящото правило, всяка пристанищна държавна инспекция може да провери дали планът за управление на енергийната ефективност на кораба се изпълнява надлежно от кораба в съответствие с правило 28 от настоящия анекс.

### **Правило 11**

#### *Разкриване на нарушения и правоприлагане*

1 Страните си сътрудничат при разкриването на нарушения и прилагането на разпоредбите на настоящия анекс, като използват всички подходящи и практически мерки за откриване и мониторинг на околната среда, както и подходящи процедури за докладване и събиране на доказателства.

2 Кораб, за който се прилага настоящия анекс, може, във всяко пристанище или крайбрежен терминал на една от страните, да бъде подложен на проверка от служители, определени или упълномощени от тази страна, за да се провери дали корабът е изпуснал някое от веществата, обхванати от настоящия анекс, в нарушение на разпоредбите на настоящия анекс. Ако проверката установи нарушение на настоящия анекс, на администрацията се изпраща доклад за всяко подходящо действие.

Вж. процедурите за държавен пристанищен контрол, 2019 г. (резолюция А.1138(31)). Вж. също така *Насоките от 2019 г. за държавен пристанищен контрол съгласно главите от Анекс VI към MARPOL* (резолюция МЕРС.321(74)).

3 Всяка страна представя на администрацията доказателства, ако има такива, че корабът е изпуснал някое от веществата, обхванати от настоящия анекс, в нарушение на разпоредбите на настоящия анекс. Ако е практически осъществимо, компетентният орган на първата страна уведомява капитана на кораба за предполагаемото нарушение.

4 При получаване на такива доказателства администрацията разследва случая и може да поиска от другата страна да представи допълнителни или по-добри доказателства за предполагаемото нарушение. Ако Администрацията е убедена, че са налице достатъчно доказателства, позволяващи да се образува производство по отношение на предполагаемото нарушение, тя образува такова производство в съответствие с нейното законодателство във възможно най-кратък срок. Администрацията незабавно уведомява страната, която е съобщила за предполагаемото нарушение, както и Организацията, за предприетите действия.

5 Всяка от страните може също така да провери кораб, за който се прилага настоящия анекс, когато влиза в пристанищата или крайбрежните терминали под нейна юрисдикция, ако е получено искане за разследване от която и да е страна, придружено от достатъчно доказателства, че корабът е изпуснал някое от веществата, обхванати от анекса, на всяко място в нарушение на настоящия анекс. Докладът от това разследване се изпраща на страната, която го е поискала, и на администрацията, така че да могат да бъдат предприети съответните действия съгласно настоящата конвенция.

6 Международното право относно предотвратяването, намаляването и контрола на замърсяването на морската среда от кораби, включително правото, свързано с правоприлагането и гаранциите, в сила към момента на прилагане или тълкуване на настоящия анекс, се прилага *mutatis mutandis* към правилата и стандартите, установени в настоящия анекс.

### **Глава 3 — Изисквания за контрол на емисиите от кораби**

#### **Правило 12**

##### *Озоноразрушаващи вещества*

1 Настоящото правило не се прилага за постоянно запечатано оборудване, при което няма връзки за зареждане на хладилен агент или потенциално подвижни компоненти, съдържащи озоноразрушаващи вещества.

2 При спазване на разпоредбите на правило 3.1 се забраняват всякакви преднамерени емисии на озоноразрушаващи вещества. Преднамерените емисии включват емисиите, възникващи в хода на поддръжката, обслужването, ремонта или обезвреждането на системи или оборудване, с изключение минималните изпускания, свързани с повторното улавяне или рециклиране на озоноразрушаващо вещество. Емисиите, произтичащи от течове на озоноразрушаващо вещество, независимо дали течовете са преднамерени или не, могат да бъдат регулирани от страните.

3.1 Инсталациите, които съдържат озоноразрушаващи вещества, различни от хидрохлорфлуорвъглеродороди, се забраняват:

- .1 на кораби, построени на или след 19 май 2005 г.; или
- .2 по отношение на кораби, построени преди 19 май 2005 г., които имат договорна

дата за доставка на оборудването на кораба на или след 19 май 2005 г. или, при липса на договорна дата за доставка, действителна доставка на оборудването на кораба на или след 19 май 2005 г.

3.2 Забраняват се инсталациите, които съдържат хидрохлорфлуорвъгледороди:

- .1 на кораби, построени на или след 1 януари 2020 г.; или
- .2 по отношение на кораби, построени преди 1 януари 2020 г., които имат договорна дата за доставка на оборудването на кораба на или след 1 януари 2020 г. или, при липса на договорна дата за доставка, действителната доставка на оборудването на кораба на или след 1 януари 2020 г.

4 Веществата, посочени в настоящото правило, и оборудването, съдържащо такива вещества, се доставят в подходящи приемни съоръжения, когато се извличат от корабите.

5 Всеки кораб, предмет на правило 6.1, поддържа списък на оборудването, съдържащо озоноразрушаващи вещества

6 Всеки кораб, предмет на правило 6.1, който има презареждащи системи, съдържащи озоноразрушаващи вещества, води дневник за озоноразрушаващите вещества. Този дневник може да бъде част от съществуващ корабен дневник или електронен дневник <sup>12</sup>, одобрен от администрацията. Системата за електронно записване, посочена в правило 12.6, приета с Резолюция МЕРС.176(58), се счита за електронен регистър, при условие че системата за електронно записване е одобрена от администрацията на или преди първия преглед за подновяване на свидетелството IAPP, проведен на или след 1 октомври 2020 г., но не по-късно от 1 октомври 2025 г., като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията. 12

7 Вписванията в дневника за озоноразрушаващите вещества се записват като маса (kg) вещество и се попълват незабавно при всеки отделен случай по отношение на следното:

- .1 презареждане, пълно или частично, на оборудване, съдържащо озоноразрушаващи вещества;
- .2 ремонт или поддръжка на оборудване, съдържащо озоноразрушаващи вещества;
- .3 изпускане на озоноразрушаващи вещества в атмосферата:
  - .3.1 преднамерено; и
  - .3.2 неумишлено;
- .4 изпускане на озоноразрушаващи вещества в брегови приемни съоръжения; и
- .5 снабдявана на кораба с озоноразрушаващи вещества.

Вж. допълнение I, Допълнение към международното свидетелство за предотвратяване на замърсяването на въздуха, раздел 2.1.

Вж. *Насоките за използване на електронни носители съгласно MARPOL* (резолюция МЕРС.312(74)).



## Правило 13

### Азотни окиси (NOx)

#### Приложение

1.1 Настоящото правило се прилага за:

.1 всеки морски дизелов двигател с изходна мощност над 130 kW, монтиран на кораб; и

1.2 .2 всеки морски дизелов двигател с изходна мощност над 130 kW, който е претърпял значително преустройство на 1 януари 2000 г. или след това, освен когато е доказано по задоволителен за администрацията начин, че този двигател е идентичен на двигателя, която заменя, и по друг начин не попада в обхвата на точка 1.1.1 от настоящото правило. Настоящото правило не се прилага за:

.1 морски дизелов двигател, предназначен да се използва единствено за извънредни ситуации или единствено за захранване на всякакви устройства или оборудване, предназначени да бъдат използвани единствено за извънредни ситуации на кораба, на който е монтиран, или морски дизелов двигател, монтиран в спасителни лодки, предназначен да се използва единствено за извънредни ситуации; и

.2 морски дизелов двигател, монтиран на кораб, извършващ плавания единствено във води, които са под суверенитета или юрисдикцията на държавата, под чието знаме корабът има право да плава, при условие че този двигател е предмет на алтернативна мярка за контрол на NOx, установена от администрацията.

1.3 Независимо от разпоредбите на точка 1.1 от настоящото правило, администрацията може да предвиди изключване от прилагането на настоящото правило за всеки морски дизелов двигател, монтиран на построен кораб, или за всеки корабен дизелов двигател, претърпял значително преустройство преди 19 май 2005 г., при условие че корабът, на който е монтиран двигателят, извършва плавания единствено до пристанища или крайбрежни терминали в държавата, под чието знаме корабът има право да плава.

#### *Значително преустройство*

2.1 За целите на настоящото правило „*значително преустройство*“ означава модификация на или след 1 януари 2000 г. на корабен дизелов двигател, който все още не е сертифициран по стандартите, посочени в параграфи 3, 4 или 5.1.1 от настоящото правило, когато:

- .1 двигателят се заменя с морски дизелов двигател или е монтиран допълнителен морски дизелов двигател, или
- .2 съществена модификация на двигателя се прави, както е определена в ревизирия Технически кодекс Nox 2008, или
- .3 максималната непрекъсната мощност на двигателя се увеличава с повече от 10 % в сравнение с максималната непрекъсната мощност на първоначалната сертификация на двигателя.

2.2 За значително преустройство, включващо замяна на корабен дизелов двигател с неидентичен морски дизелов двигател или монтирането на допълнителен морски дизелов двигател, се прилагат стандартите в настоящото правило към момента на подмяната или добавянето на двигателя. Само в случай на резервни двигатели, ако не е възможно този резервен двигател да отговаря на стандартите, посочени в точка 5.1.1 от настоящото правило



(в зависимост от случая), този резервен двигател трябва да отговаря на стандартите, посочени в точка 4 от настоящото правило (ниво II), като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията

Позоваване на *насоките от 2013 г., както се изисква от правило 13.2.2 от Анекс VI към MARPOL по отношение на неидентични резервни двигатели, за които не се изисква да отговарят на границата за ниво III* (резолюция МЕРС.230(65))

2.3 Корабният дизелов двигател, посочен в точки 2.1.2 или 2.1.3 от настоящото правило, трябва да отговаря на следните стандарти:

- .1 за кораби, построени преди 1 януари 2000 г., се прилагат стандартите, определени в параграф 3 от настоящото правило; и
- .2 за кораби, построени на или след 1 януари 2000 г., се прилагат стандартите, които са в сила към момента на построяването на кораба.

#### Ниво I<sup>14</sup>

3 При спазване на правило 3 от настоящия анекс, експлоатацията на морски дизелов двигател, който е монтиран на кораб, построен на или след 1 януари 2000 г. и преди 1 януари 2011 г., е забранено, освен когато емисиите на азотни окиси (изчислени като обща претеглена емисия на NO<sub>2</sub>) от двигателя са в следните граници, където  $n$  = номинална честота на обороти на двигателя (обороты на колянвия вал в минута):

- .1 17,0 g/kWh, когато  $n$  е по-малко от 130 rpm;
- .2 45  $n^{(0,2)}$  g/kWh, когато  $n$  е 130 или повече, но по-малко от 2000 rpm;
- .3 9,8 g/kWh, когато  $n$  е 2000 rpm или повече.

Вж. *Насоките за прилагане на Техническия кодекс за NOx по отношение на сертифицирането и измененията на двигатели от ниво I* (МЕРС.1/Circ.679).

#### Ниво II

4 При спазване на правило 3 от настоящия анекс, експлоатацията на морски дизелов двигател, монтиран на кораб, построен на или след 1 януари 2011 г., е забранена, освен когато емисиите на азотни окиси (изчислени като обща претеглена емисия на NO<sub>2</sub>) от двигателя са в следните граници, където  $n$  = номинална честота на обороти на двигателя (обороты на колянвия вал в минута):

- .1 14,4 g/kWh, когато  $n$  е по-малко от 130 rpm;
- .2 44  $n^{(0,23)}$  g/kWh, когато  $n$  е 130 или повече, но по-малко от 2000 rpm;
- .3 7,7 g/kWh, когато  $n$  е 2000 rpm или повече.

#### Ниво III

5.1 При спазване на правило 3 от настоящия анекс, в зона за контрол на емисиите, определена за контрол на NOx от ниво III съгласно параграф 6 от настоящото правило (зона за контрол на емисиите на NOx Tier III), експлоатацията на корабен дизелов двигател, монтиран на кораб, е забранена:

.1 с изключение на случаите, когато емисиите на азотни окиси (изчислени като общата претеглена емисия на  $\text{NO}_2$ ) от двигателя са в следните граници, където  $n$  = номиналната честота на обороти на двигателя (обороти на колянвия вал в минута):

.1.1 3,4 g/kWh, когато  $n$  е по-малко от 130 rpm;

.1.2  $9 n^{(n/2)}$  g/kWh, когато  $n$  е 130 или повече, но по-малко от 2000 rpm; и

.1.3 2,0 g/kWh, когато  $n$  е 2000 rpm или повече

когато

.2 корабът е построен на или след:

.1 1 януари 2016 г. и оперира в зона за контрол на емисиите Северна Америка или зона за контрол на емисиите в Карибско море на Съединените щати;

.2 1 януари 2021 г. и оперира в зона на контрола на емисиите в Балтийско море или зона за контрол на емисиите в Северно море;

.3 корабът оперира в зона за контрол на емисиите от ниво III на  $\text{NO}_x$ , различна от зоната за контрол на емисиите, описана в точка 5.1.2 от настоящото правило, и е построен на или след датата на приемане на такава зона за контрол на емисиите или на по-късна дата, посочена в изменението, определящо зоната за контрол на емисиите от ниво III на  $\text{NO}_x$ , в зависимост от това коя от двете дати е по-късна.

5.2 Стандартите, посочени в точка 5.1.1 от настоящото правило, не се прилагат за:

.1 морски дизелов двигател, монтиран на кораб с дължина ( $L$ ), по-малка от 24 метра, определена в правило 1.19 от Анекс I към настоящата конвенция, когато е специално проектиран и се използва единствено за развлекателни цели; или

.2 морски дизелов двигател, монтиран на кораб с обща носеща табелка задвижваща мощност, по-малка от 750 kW, ако е доказано по удовлетворителен за администрацията начин, че корабът не може да отговаря на стандартите, посочени в точка 5.1.1 от настоящото правило, поради конструктивни или проектни ограничения на кораба; или

.3 морски дизелов двигател, монтиран на кораб, построен преди 1 януари 2021 г., с брутен тонаж, по-малък от 500 БТ, с дължина ( $L$ ), определена в правило 1.19 от Анекс I към настоящата конвенция, 24 метра или повече, когато е специално проектиран и се използва единствено за развлекателни цели.

5.3 Нивото и включването/изключване на корабните дизелови двигатели, монтирани на борда на кораб, за който се прилага точка 5.1 от настоящото правило, които са сертифицирани както за ниво II, така и за ниво III, или които са сертифицирани само за ниво II, се записват в такъв корабен дневник или електронен дневник<sup>15</sup>, както е предписано от администрацията при влизане и излизане от зона за контрол на емисиите на  $\text{NO}_x$  от ниво III, или когато статусът „включен/изключен“ се променя в тази зона, заедно с датата, часа и местоположението на кораба. Вж. *Насоките за използване на електронни книжки съгласно MARPOL* (резолюция MEPC.312(74))

5.4 Емисиите на азотни окиси от корабен дизелов двигател, предмет на точка 5.1 от настоящото правило, които възникват непосредствено след строителни и морски изпитвания на

новопостроен кораб или преди и след преустройството, ремонта и/или поддръжката на кораба, или поддръжката или ремонта на двигател от ниво II или двигател с два вида гориво, когато се изисква корабът да не разполага с газово гориво или газ на борда поради изисквания за безопасност, за които се извършват дейности в корабостроителница или друго ремонтно съоръжение, разположено в зона за контрол на емисиите от ниво III на NO<sub>x</sub>, са временно освободени, ако са изпълнени следните условия:

.1 двигателят отговаря на граничните стойности за NO<sub>x</sub> от ниво II; и

.2 корабът отплава директно към или от корабостроителницата или друго съоръжение за ремонт, не товари или разтоварва товара по време на периода на освобождаване и следва допълнителни специфични изисквания за маршрутизиране, посочени от държавата на пристанището, в която се намира корабостроителницата или друго ремонтно съоръжение, ако е приложимо.

5.5 Освобождаването, описано в точка 5.4 от настоящото правило, се прилага само за следния период:

.1 за новопостроен кораб — периодът, започващ от момента, в който корабът е доставен от корабостроителницата, включително морски изпитвания, и завършващ в момента, в който корабът директно излезе от зоната(ите) за контрол на емисиите на NO<sub>x</sub> Tier III или, по отношение на кораб, оборудван с двигател с два вида гориво, директно излиза от зоната(ите) за контрол на емисиите на NO<sub>x</sub> Tier III или преминава директно към най-близкото съоръжение за зареждане с газово гориво, подходящо за кораб, разположен в зоната(ите) за контрол на емисиите на NO<sub>x</sub> Tier III;

.2 за кораб с двигател от ниво II, преминаващ през конверсия, поддръжка или ремонт, периодът, започващ от момента, в който корабът навлезе в зоната(ите) за контрол на емисиите на NO<sub>x</sub> от ниво III, и постъпва директно в корабостроителницата или друго ремонтно съоръжение и завършва в момента, в който корабът е освободен от корабостроителницата или от друго ремонтно съоръжение, и директно излиза от зоната(ите) за контрол на емисиите на NO<sub>x</sub> ниво III след извършване на морски изпитвания, ако е приложимо; или

.3 за кораб с двигател, работещ с два вида гориво, който е в процес на конверсия, поддръжка или ремонт, когато се изисква корабът да не разполага с газово гориво или газов товар на борда поради изискванията за безопасност, периодът, започващ от момента, в който корабът навлиза в зоната(ите) за контрол на емисиите на NO<sub>x</sub> Tier III или когато е дегазиран в зоната (ите) за контрол на емисиите на NO<sub>x</sub> Tier III, и се придвижва директно към най-близкото съоръжение за съхранение на гориво, съответстващо на кораба, намиращ се в зоната за контрол на емисиите на NO<sub>x</sub> от ниво III.

## Зона за контрол на емисиите

6 За целите на настоящото правило, зона за контрол на емисиите на NOx от ниво III е всяка морска зона, включително всяка пристанищна зона, определена от Организацията в съответствие с критериите и процедурите, посочени в допълнение III към настоящия анекс. Зоните за контрол на емисиите на NOx от ниво III са:

- .1 Северноамериканската зона за контрол на емисиите, което означава зоната, описана от координатите, предвидени в допълнение VII към настоящия анекс;
- .2 зоната за контрол на емисиите в Карибско море на Съединените щати, което означава зоната, описана с координатите, предвидени в допълнение VII към настоящия анекс;
- .3 зоната на Балтийско море, както е определена в правило 1.11.2 от Анекс I към настоящата конвенция; и
- .4 зоната на Северно море, определена в правило 1.14.6 от Анекс V към настоящата конвенция.

## Дизелови двигатели, монтирани на кораб, построен преди 1 януари 2000 г.

7.1 Независимо от точка 1.1.1 от настоящото правило, морски дизелов двигател с изходна мощност над 5 000 kW и работен обем на цилиндър, равен на или по-голям от 90 L, монтиран на кораб, построен на или след 1 януари 2000 г., но преди 1 януари 2000 г., трябва да отговаря на граничните стойности на емисиите, посочени в точка 7.4 от настоящото правило, в случай че одобрен метод<sup>16</sup> за този двигател е сертифициран от администрация на една от страните и уведомление за такова сертифициране е било представено на Организацията от сертифициращата администрация.<sup>17</sup> Съответствието с настоящия параграф се доказва чрез един от следните начини:

- .1 монтаж на сертифициран одобрен метод, както е потвърдено от преглед, като се използва процедурата за проверка, посочена в одобреното досие, включително подходящо отбелязване в свидетелството IAPP на кораба за наличието на одобрения метод; или
- .2 сертифициране на двигателя, потвърждаващо, че той работи в границите, посочени в точка 3,4 или 5.1.1 от настоящото правило, и подходящо отбелязване на свидетелството за двигател в свидетелството IAPP на кораба.

Вж. *Насоките от 2014 г. относно одобрения метод* (резолюция MEPC.243(66)).

Вж. *Насоките от 2014 г. по отношение на информацията, която трябва да бъде предоставена от администрацията на Организацията, която обхваща сертифицирането на одобрен метод, както се изисква съгласно правило 13.7.1 от Анекс VI към MARPOL* (резолюция MEPC.242(66)).

7.2 Параграф 7.1 от настоящото правило се прилага не по-късно от първия преглед за подновяване, който се провежда 12 месеца или повече след депозирането на уведомлението по параграф 7.1. Ако корабособственик на кораб, на който трябва да бъде инсталиран одобрен метод, може да докаже по задоволителен за администрацията начин, че одобреният метод не е бил наличен в търговската мрежа, въпреки най-добрите усилия за неговото получаване, този одобрен метод се инсталира на кораба не по-късно от следващия годишен преглед на този кораб, който попада в обхвата на одобрения метод, след като одобреният метод е наличен в търговската мрежа.

7.3 По отношение на морски дизелов двигател с изходна мощност над 5 000 kW и работен обем на цилиндъра, равен или по-голям от 90 L, монтиран на кораб, построен на или след 1 януари 1990 г., но преди 1 януари 2000 г., свидетелството IAPP, за който се прилага параграф 7.1 от настоящото правило, трябва да посочва едно от следните:

- .1 е приложен одобрен метод съгласно точка 7.1.1 от настоящото правило;
- .2 двигателят е сертифициран съгласно точка 7.1.2 от настоящото правило;
- .3 все още не е наличен одобрен метод, както е описано в точка 7.2 от настоящото правило; или
- .4 не се прилага одобрен метод.

7.4 При спазване на правило 3 от настоящия анекс, експлоатацията на корабен дизелов двигател, описан в точка 7.1 от настоящото правило, е забранена, освен когато емисиите на азотни окиси (изчислени като обща претеглена емисия на NO<sub>2</sub>) от двигателя са в следните граници, където *n* = номинална честота на обороти на двигателя (обороты на колянвия вал в минута):

- .1 17,0 g/kWh, когато *n* е по-малко от 130 rpm;
- .2 45 *n*<sup>(n/2)</sup> g/kWh, когато *n* е 130 или повече, но по-малко от 2000 rpm; и
- .3 9,8 g/kWh, когато *n* е 2000 rpm или повече.

7.5 Сертифицирането на одобрен метод е в съответствие с глава 7 от преразгледания технически кодекс за NO<sub>x</sub> от 2008 г. и включва проверка:

- .1 от проектанта на основния морски дизелов двигател, за който се прилага одобреният метод, че изчисленият ефект на одобрения метод няма да намали мощността на двигателя с повече от 1,0 %, да увеличи разхода на гориво с повече от 2,0 %, измерен съгласно съответния изпитвателен цикъл, определен в преразгледания технически кодекс за NO<sub>x</sub> от 2008 г., или да повлияе неблагоприятно на дълготрайността или надеждността на двигателя; и
- .2 че разходите за одобрения метод не са прекомерни, което се определя чрез сравнение на количеството NO<sub>x</sub>, намалено с одобрения метод за постигане на стандарта, посочен в параграф 7.4 от настоящото правило, и разходите за закупуване и инсталиране на такъв одобрен метод.

Разходите за одобрен метод не трябва да надвишават 375 специални права на тираж/метричен тон NO<sub>x</sub>, изчислен в съответствие с формулата за разходна ефективност (Ce).

$$Ce = \text{Cost of approved method} \cdot 10^6$$

$$\text{Power (KW)} \cdot 0.768 \cdot 6,000 \text{ (hours/year)} \cdot 5 \text{ (years)} \cdot \Delta\text{NO}_x \text{ (g/kWh)}$$

## Освидетелстване

8 Ревизирият Технически кодекс NO<sub>x</sub> от 2008 г. се прилага при процедурите за сертифициране, изпитване и измерване на стандартите, определени в настоящото правило.

9 Процедурите за определяне на емисиите на NO<sub>x</sub>, посочени в ревизирия Технически кодекс NO<sub>x</sub> от 2008 г., са предназначени да бъдат представителни за нормалната работа на двигателя. Измервателно-коригиращите устройства и ирационалните стратегии за контрол на емисиите подкопават това намерение и не се допускат. Настоящото правило не трябва да

възпрепятства използването на спомагателни устройства за управление, които се използват за защита на двигателя и/или неговото спомагателно оборудване от работни условия, които биха могли да доведат до повреда или повреда или които се използват за улесняване на пускането на двигателя.

## **Правило 14**

*Серни окиси (SOx и прахови частици)*

### **Общи изисквания**

- 1 Съдържанието на сяра в течното гориво, използвано или пренасяно на борда на кораб, не трябва да надвишава 0,50 % m/m.
- 2 Средното за света съдържание на сяра в остатъчното течно гориво, доставено за използване на борда на корабите, се наблюдава, като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията

Вж. определенията за формулата за разходна ефективност в правило 13.7.5 от Анекс VI към MARPOL (MEPC.1/Circ.678).

Вж. Насоките от 2020 г. за мониторинг на средното в световен мащаб съдържание на сяра в горивата, доставяни за използване на борда на кораби (резолюция MEPC.326(75)).

### **Изисквания в зоните за контрол на емисиите**

3 За целите на настоящото правило зона за контрол на емисиите е всяка морска зона, включително всяка пристанищна зона, определена от Организацията в съответствие с критериите и процедурите, посочени в допълнение III към настоящия анекс. Зоните за контрол на емисиите съгласно настоящото правило са:

- .1 зоната на Балтийско море, както е определена в правило 1.11.2 от Анекс I към настоящата конвенция;
- .2 зоната на Северно море, определена в правило 1.14.6 от Анекс V към настоящата конвенция;
- .3 Северноамериканската зона за контрол на емисиите, което означава зоната, описана от координатите, предвидени в допълнение VII към настоящия анекс; и
- .4 Зона за контрол на емисиите в Карибско море на Съединените щати, което означава зоната, описана с координатите, предвидени в допълнение VII към настоящия анекс.

4 Докато корабът оперира в зона за контрол на емисиите, съдържанието на сяра в използваното на борда на този кораб течно гориво не трябва да надвишава 0,10 % m/m.

5 Съдържанието на сяра в течното гориво, посочено в параграфи 1 и 4 от настоящото правило, се документира от неговия доставчик, както се изисква от правило 18 от настоящия анекс.

6 Корабите, които използват отделни течни горива, за да спазят изискванията на параграф 4 от настоящото правило, и които влизат или напускат зоната за контрол на емисиите, определена в параграф 3 от настоящото правило, трябва да разполагат с писмена процедура, показваща как трябва да се извърши преминаването към течното гориво към горивното масло, което дава достатъчно време за пълното промиване на системата за обслужване на течни горива от всички течни горива, надвишаващи приложимото съдържание на сяра, посочено в параграф 4 от настоящото правило, преди влизането им в зона за контрол

на емисиите. Обемът на горивата с ниско съдържание на сяра във всеки резервоар, както и датата, часът и местоположението на кораба, когато всяка операция по смяна на течното гориво е приключила преди влизането в зона за контрол на емисиите или е започнала след излизане от такава зона, се записват в дневника или в електронния дневник<sup>20</sup>, както е предписано от администрацията. Вж. *Насоките за използване на електронни носители съгласно MARPOL* (резолюция МЕРС.312(74)),

7 През първите 12 месеца непосредствено след влизането в сила на изменение, определящо специфична зона за контрол на емисиите съгласно параграф 3 от настоящото правило, корабите, извършващи дейност в тази зона за контрол на емисиите, са освободени от изискванията на параграфи 4 и 6 от настоящото правило и от изискванията на параграф 5 от настоящото правило, доколкото те се отнасят до параграф 4 от настоящото правило.

### **Вземане на проби и изпитване на течно гориво в работен режим и на борда**

8 Ако компетентният орган на някоя от страните поиска анализ на пробата в работен режим или на борда, тя се извършва в съответствие с процедурата за проверка, посочена в допълнение VI към настоящия анекс, за да се определи дали течното гориво, което се използва или се носи за употреба на борда, отговаря на изискванията на параграф 1 или параграф 4 от настоящото правило. пробата в работен режим трябва да бъде взета, като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията.<sup>21</sup> Пробата на борда се взема, като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията<sup>22</sup>.

9 Образецът се запечатва от представителя на компетентния орган с уникално средство за идентификация, поставено в присъствието на представителя на кораба. На кораба се дава възможност да задържи втора проба.

### **Точка за вземане на проби от течно гориво в работен режим**

10 За всеки кораб, който е предмет на правила 5 и 6 от настоящия анекс, точката(ите) за вземане на проби е(са)монтирани или определени с цел вземане на представителни образци от използваното на борда на кораба течно гориво, като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията

11 За кораб, построен преди 1 април 2022 г., точката(ите) за вземане на проби, посочена в параграф 10, се монтира или определя не по-късно от първия преглед за подновяване, посочен в правило 5.1.2 от настоящия анекс, на или след 1 април 2023 г.

12 Изискванията на точки 10 и 11 по-горе не са приложими за система за течно гориво с ниска пламна температура на запалване за целите на горенето с цел задвижване или експлоатация на борда на кораба.

13 Компетентният орган на страна използва, според случая, точката(ите) за вземане на проби, която(ито) е(са) монтирана(и) или определена(и) с цел вземане на представителна(и) проба(и) от използваното на борда течно гориво, за да провери дали течното гориво отговаря на изискванията на настоящото правило. Вземането на проби от течно гориво от компетентния орган на страната се извършва възможно най-бързо, без да се причинява неоправдано забавяне на кораба.

## **Правило 15**

### *Летливи органични съединения*

1 Ако емисиите на летливи органични съединения (ЛОС) от танкери се регулират в пристанище или пристанища или терминали под юрисдикцията на някоя от страните, те се регулират в съответствие с разпоредбите на настоящото правило.



2 Всяка страна, регулираща танкерите за емисии на ЛОС, подава уведомление до Организацията.<sup>24</sup> Това уведомление включва информация за размера на танкерите, които подлежат на контрол, товарите, изискващи системи за контрол на емисиите на пари, и датата на влизане в сила на този контрол. Уведомлението се подава най-малко шест месеца преди датата на влизане в сила.

3 Всяка страна, която определя пристанища или терминали, на които трябва да се регулират емисиите на ЛОС от танкери, гарантира, че системите за контрол на емисиите на пари, одобрени от тази страна, като се вземат предвид стандартите за безопасност за такива системи, разработени от Организацията,<sup>25</sup> се осигуряват във всяко определено пристанище и терминал и се експлоатират безопасно и по начин, така че да се избегне ненужно забавяне на кораба.

*Вж. Насоките от 2019 г. за вземане на проби на борда за проверка на съдържанието на сярата в горивото, използвано на борда на корабите (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).*

*Вж. Насоките от 2020 г. за вземане на проби на борда от течно гориво, предназначено за употреба или превозвано за използване на борда на кораб (MEPC.1/Circ.889).*

*Вж. Насоките от 2019 г. за вземане на проби на борда за проверка на съдържанието на сярата в горивото, използвано на борда на корабите (MEPC.1/Circ.864/Rev.1).*

*Вж. уведомлението до организацията на пристанища или терминали, където трябва да се регулират емисиите на летливи органични съединения (ЛОС) (MEPC.1/Circ.509).*

*Вж. стандартите за системи за контрол на емисиите на летливи съединения (MSC/Circ.585).*

4 Организацията разпространява списък на пристанищата и терминалите, определени от страните по конвенцията до други страни и държави членки на Организацията за тяхна информация.

5 На танкера, за който се прилага точка 1 от настоящото правило, се осигурява система за събиране на емисии от летливи съединения, одобрена от администрацията, като се вземат предвид стандартите за безопасност за такива системи, разработени от Организацията,<sup>25</sup> и използва тази система по време на натоварването на съответните товари. Пристанище или терминал, които са инсталирали системи за контрол на емисиите на летливи съединения в съответствие с настоящото правило, могат да приемат танкери, които не са оборудвани със системи за събиране на летливи съединения, за период от три години след датата на влизане в сила, определена в точка 2 от настоящото правило.

6 Танкери, превозващи суров нефт, трябва да имат на борда и да прилагат план за управление на ЛОС, одобрен от администрацията.<sup>26</sup> Този план се изготвя, като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията. Планът е специфичен за всеки кораб и най-малко:

- .1 осигуряват писмени процедури за свеждане до минимум на емисиите на ЛОС по време на товаренето, превоз по море и разтоварването на товара;
- .2 да се вземе предвид допълнителното ЛОС, генерирано от промиването на суров нефт;
- .3 идентифицира лице, отговорно за изпълнението на плана; и
- .4 за корабите, извършващи международни пътувания, да бъде написан на работния език на капитана и офицерите и, ако работният език на капитана и офицерите не е английски, френски или испански, да се включи превод на един от тези езици.

7 Настоящото правило се прилага и за газоносители само ако типовете системи за товарене и задържане позволяват безопасно задържане на неметанови ЛОС на борда или безопасното им връщане на брега



Вж. *Насоките за разработване на план за управление на ЛОС* (резолюция МЕРС. 185(59)). Вижте също *Техническата информация за системите и експлоатацията за подпомагане на разработването на планове за управление на ЛОС* (МЕРС.1/Circ.680) и *Техническата информация за система за контрол на налягането на парите, за да се улесни разработването и актуализирането на плановете за управление на ЛОС* (МЕРС.1/Circ.719).

Вж. Международния кодекс за конструкцията и оборудване на кораби, превозващи втечнени газове в наливно състояние.

## **Правило 16**

### *Изгаряне на борда на кораба*

1 С изключение на предвиденото в параграф 4 от настоящото правило, изгарянето на борда на кораба се разрешава само в корабна инсталация за изгаряне.

2 Забранява се изгарянето на борда на следните вещества:

- .1 остатъци от товари, предмет на Анекс I, II или III, или свързани с тях замърсени опаковъчни материали;
- .2 полихлорирани бифенили (PCB);
- .3 боклук, както е определен в Анекс V, съдържащ повече от следи от тежки метали;
- .4 рафинирани нефтопродукти, съдържащи халогенни съединения;
- .5 утайки от фекални води и нефтени шламове, които не са генерирани на борда на кораба; и
- .6 остатъци от системата за пречистване на отработените газове.

3 Забранява се изгарянето на борда на борда на поливинилхлориди (PVCs), освен в корабни инсинератори, за които са издадени сертификати за одобрение на типа на ММО.

4 Изгарянето на борда на фекални води и нефтени шламове и масло от утайки, генерирани по време на нормалната експлоатация на кораба, може да се извършва и в главната или спомагателната горивна камера или котли, но в тези случаи не се извършва в пристанища или естуари.

5 Нищо в настоящото правило :

- .1 не засяга забраните за изгаряне в морето на Конвенцията за предотвратяване на замърсяването на морската среда чрез изхвърляне на отпадъци от 1972 г., както е изменена, и Протокола от 1996 г. към нея или други изисквания към нея, или
- .2 не изключва разработването, инсталирането и експлоатацията на алтернативни проектни устройства за термична обработка на отпадъци на борда на кораба, които отговарят или надвишават изискванията на настоящото правило.

6.1 С изключение на предвиденото в точка 6.2 от настоящото правило, всеки инсинератор на кораб, построен на или след 1 януари 2000 г., или инсинератор, монтиран на борда на кораб на или след 1 януари 2000 г., отговаря на изискванията, съдържащи се в допълнение IV към настоящия анекс. Всяка инсталация за изгаряне, предмет на настоящия параграф, се одобрява от администрацията, като се взема предвид стандартната спецификация за корабните инсталации за изгаряне на отпадъци, разработена от Организацията;

6.2 Администрацията може да разреши изключване от прилагането на точка 6.1 от настоящото правило на всеки инсинератор, монтиран на борда на кораб преди 19 май 2005 г., при условие че корабът извършва плавания единствено във води, които са под суверенитета или юрисдикцията на държавата, под чието знаме корабът има право да плава.

7 Инсталациите за изгаряне, монтирани в съответствие с изискванията на точка 6.1 от настоящото правило, се оборудват с ръководство за експлоатация на производителя, което трябва да се съхранява заедно с такова оборудване и в което се посочва как да се работи с инсинератора в границите, описани в точка 2 от допълнение IV към настоящия анекс.

8 Персоналът, отговарящ за експлоатацията на инсинератор, монтиран в съответствие с изискванията на точка 6.1 от настоящото правило, трябва да бъде обучен да прилага насоките, предвидени в ръководството за експлоатация на производителите, както се изисква в точка 7 от настоящото правило.

9 За инсталациите за изгаряне, монтирани в съответствие с изискванията на точка 6.1 от настоящото правило, температурата на изпускателния газ в горивната камера трябва да се следи по всяко време, когато устройството е в експлоатация. Когато този инсинератор е от типа на непрекъснато подаване на гориво, отпадъците не трябва да се подават в устройството, когато температурата на изхода на горивния газ в горивната камера е под 850 °C. Когато този инсинератор е от тип зареждане на партиди, устройството трябва да бъде проектирано така, че температурата на изхода на газа в горивната камера да достигне 600 °C в рамките на пет минути след пускането в действие и след това да се стабилизира при температура не по-ниска от 850 °C.

Сертификати за типово одобрение, издадени в съответствие с *преработените насоки за прилагане на Анекс V към MARPOL* (резолюция МЕРС.59(33), изменена с Резолюция МЕРС.92(45), или *Стандартната спецификация за корабните инсинератори* (резолюция МЕРС.76(40), изменена с Резолюция МЕРС.93(45), или *Насоките от 2012 г. за прилагане на Анекс V към MARPOL* (резолюция МЕРС.219(63), изменена с Резолюция МЕРС.239(65) или *Стандартната спецификация от 2014 г. за инсталациите за изгаряне на кораби* (резолюция МЕРС 244(66)), или *Насоките от 2017 г. за прилагане на Анекс V към MARPOL* (резолюция МЕРС.295(71)).

Вж. *Стандартната спецификация от 2014 г. за корабните инсинератори* (резолюция МЕРС.244(66)) или *Стандартната спецификация за корабните инсинератори* (резолюция МЕРС.76(40), изменена с Резолюция МЕРС.93(45)), и *одобрението на типа на корабните инсинератори* (МЕРС.1/Circ.793).

## Правило 17

### Приемни съоръжения

1 Всяка от страните се задължава да осигури премни съоръжения, които да отговарят по подходящ начин на:

- .1 нуждите на корабите, които използват нейните ремонтни пристанища за приемане на озоноразрушаващи вещества и оборудване, съдържащо такива вещества, при свалянето им от корабите;
- .2 нуждите на корабите, които използват нейните пристанища, терминали или кораборемонтни пристанища за приемане на остатъци от пречистване на отработени газове от система за пречистване на отработени газове;  
без неоправдано забавяне на корабите, и
- .3 нуждите в режищата на кораби за приемане на озоноразрушаващи вещества и оборудване, съдържащо такива вещества, при свалянето им от корабите.

2 Малките островни развиващи се държави<sup>30</sup> могат да изпълнят изискванията на параграф 1 от настоящото правило чрез регионални договорености, когато поради уникалните

обстоятелства на тези държави тези договорености са единственото практическо средство за удовлетворяване на тези изисквания. Страните, участващи в регионално споразумение, разработват регионален план за приемни съоръжения, като вземат предвид насоките, разработени от Организацията

Правителството на всяка от страните, участващи в споразумението, се консултира с Организацията за разпространение сред страните по настоящата конвенция:

- .1 как регионалният план за приемни съоръжения взема предвид насоките;
- .2 данни за определените регионални центрове за приемане на отпадъци от кораби; и
- .3 данни за пристанищата с ограничени съоръжения.

3 Ако определено пристанище или терминал на някоя от страните, като се вземат предвид насоките, които трябва да бъдат разработени от Организацията, се намира далеч от или липсва в промишлената инфраструктура, необходима за управление и обработка на веществата, посочени в параграф 1 от настоящото правило, и следователно не може да приеме такива вещества, страната информира Организацията за всяко такова пристанище или терминал, така че тази информация да може да бъде разпространена до всички страни и държави членки на Организацията за тяхната информация и за всякакви подходящи действия. Всяка страна, която е предоставила на Организацията такава информация, също така уведомява Организацията за своите пристанища и терминали, където са налични приемни съоръжения за управление и обработка на такива вещества.

4 Всяка страна уведомява Организацията за разпространение на членовете на организацията за всички случаи, в които предвидените в настоящото правило улеснения не са налични или за които се твърди, че са недостатъчни.

Вж. *Насоките от 2012 г. за разработването на регионален план за приемни съоръжения* (резолюция МЕРС.221(63)).

Вж. *Насоките от 2011 г. за приемните съоръжения съгласно Анекс VI към MARPOL* (резолюция МЕРС.199(62)).

## **Правило 18**

*Наличие и качество на течните горива*

### **Наличие на течни горива**

1 Всяка страна предприема всички разумни стъпки за насърчаване на наличието на течни горива, които са в съответствие с настоящия анекс, и информира Организацията за наличието на съответстващи на изискванията горива в нейните пристанища и терминали.

2.1 Ако някоя от страните установи, че даден кораб не съответства на стандартите за съответстващи на изискванията горива, посочени в настоящия анекс, компетентният орган на страната има право да изиска от кораба да:

- .1 представи данни за предприетите действия за постигане на съответствие; и
- .2 представят доказателства, че е направен опит за закупуване на съответстващо на изискванията течно гориво съгласно плана за съответния рейс и че при липсата на такова в планираното място за бункероване са направени опити за намиране на алтернативни източници на такова гориво, както и че въпреки положените усилия за намиране на съответстващо на изискванията гориво, такова гориво не е било налично за закупуване.

2.2 От кораба не следва да се изисква да се отклонява от планираното плаване или да го забавя неоснователно, за да постигне съответствие.

2.3 Ако даден кораб предостави информацията, посочена в точка 2.1 от настоящото правило, всяка от страните взема предвид всички относими обстоятелства и представените доказателства, за да определи подходящите действия, които да предприеме, включително да не предприема мерки за контрол.

2.4 Кораб уведомява своята администрация и компетентния орган на съответното пристанище на местоназначение, когато не може да закупи съответстващо на изискванията течно гориво.

2.5 Всяка от страните уведомява Организацията, когато даден кораб е представил доказателства за липсваща съответстващо на изискванията течно гориво.

### Качество на течното гориво

3 Течните горива за горивни цели, доставяни на и използвани на борда на кораби, за които се прилага настоящия анекс, трябва да отговарят на следните изисквания:

- .1 с изключение на случаите, предвидени в точка 3.2 от настоящото правило:
  - .1.1 течното гориво трябва да е смес от въглеводороди, получени от рафиниране на нефт. Това не изключва включването на малки количества добавки, предназначени за подобряване на някои аспекти на експлоатационните показатели;
  - .1.2 течното гориво не трябва да съдържа неорганична киселина; и
  - .1.3 течното гориво не трябва да включва добавени вещества или химически отпадъци.  
като не трябва да:
    - .1 застрашава безопасността на корабите или оказва неблагоприятно въздействие върху работата на машината, или
    - .2 е вредно за персонала, или
    - .3 допринася като цяло за допълнително замърсяване на въздуха.
  - .2 течното гориво за горивни цели, получено чрез методи, различни от рафиниране на нефт, като не трябва да:
    - .2.1 надвишава приложимото съдържание на сяра, посочено в правило 14 от настоящия анекс;
    - .2.2 причинява превишаване на приложимата гранична стойност на емисиите на NO<sub>x</sub>, определена в точки 3,4,5.1.1 и 7.4 от правило 13;
    - .2.3 съдържа неорганична киселина; или
    - .2.4.1 застрашава безопасността на корабите или оказва неблагоприятно въздействие върху работата на машината, или
    - .2.4.2 е вредно за персонала, или
    - .2.4.3 допринася като цяло за допълнително замърсяване на въздуха.

4 Настоящото правило не се прилага за въглища в твърдо състояние или ядрени горива. Параграфи 5, 6, 7.1,7.2,8.1,8.2,9.2,9.3 и 9.4 от настоящото правило не се прилагат за газови горива като втечен природен газ, сгъстен природен газ или втечен нефтен газ. Съдържанието на сяра в газовите горива, доставяни на кораб специално за горивни цели на борда на този кораб, се документира от доставчика.

5 За всеки кораб, който е предмет на правила 5 и 6 от настоящия анекс, подробностите за течното гориво за горивни цели, доставено на борда и използвано на борда, се записват с разписка за доставено гориво, което съдържа най-малко информацията, посочена в допълнение V към настоящия анекс.

6 Разписката за доставено гориво се съхранява на борда на кораба на такова място, че да е леснодостъпно за проверка по всяко време. Разписката се съхранява за период от три години след доставката на течното гориво на борда.

7.1 Компетентният орган на дадена страна може да проверява разписките за доставка на гориво на борда на всеки кораб, за който се прилага настоящия анекс, докато корабът се намира в нейно пристанище или крайбрежен терминал, може да направи копие от всяка разписка и може да изиска от капитана или лицето, отговарящо за кораба, да удостовери, че всяко копие е вярно копие на тази разписка за доставено гориво. Компетентният орган може също така да провери съдържанието на всяка нота чрез консултации с пристанището, в което е издадена бележката.

7.2 Проверката на разписките за доставка на гориво и вземането на заверени копия от компетентния орган съгласно параграф 7.1 от настоящото правило се извършват възможно най-бързо, без да се причинява неоправдано забавяне на кораба.

8.1 Разписката за доставено гориво се придружава от представителна проба от доставеното гориво, като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията.<sup>32</sup> Пробата се пломбира и подписва от представителя на доставчика и капитана или офицера, отговарящ за зареждането с гориво, при приключване на операциите по бункероване и се съхранява под контрола на кораба, до окончателното изразходване на течното гориво, но във всеки случай за период от не по-малко от 12 месеца от момента на доставката.

8.2 Ако някоя от страните изисква анализ на представителната проба, тя се извършва в съответствие с процедурата за проверка, посочена в допълнение VI към настоящия анекс, за да се определи дали течното гориво отговаря на изискванията на настоящия анекс.

9 Страните се задължават да гарантират, че съответните органи, определени от тях:

- .1 поддържа регистър на местните доставчици на течни горива;
- .2 изискват местните доставчици да предоставят разписките за доставено гориво и пробата, както се изисква от настоящото правило, удостоверяващи от доставчика на течно гориво, че горивото отговаря на изискванията на правила 14 и 18 от настоящия анекс;
- .3 изискват местните доставчици да съхраняват копие от разписката за доставка на гориво за най-малко три години за проверка от държавата на пристанището, ако е необходимо;
- .4 предприема необходимите действия срещу доставчиците на течно гориво, за които е установено, че доставят течно гориво, което не съответства на посоченото в разписката за доставено гориво;
- .5 информира Администрацията за всеки кораб, който получава течно гориво, за което е установено, че не отговаря на изискванията на правило 14 или 18 от настоящия анекс; и
- .6 информира Организацията за движение към страните и държавите членки на Организацията за всички случаи, когато доставчиците на течно гориво не са изпълнили изискванията, посочени в правила 14 или 18 от настоящия анекс.

10 Във връзка с проверките на държавата на пристанището, извършвани от страните, страните се задължават да:

- .1 информират страната или трета страна, под чиято юрисдикция е издадена разписка за доставено гориво, за случаи на доставка на несъответстващо на изискванията гориво, като предоставя цялата необходима информация; и
- .2 гарантират, че са предприети подходящи коригиращи действия за привеждане в съответствие на установеното несъответстващо на изискванията течно гориво.

11 За всеки кораб с брутен тонаж над 400 БТ по редовни линии с чести и редовни посещения в пристанища, администрацията може да реши след подаване на заявление и консултация със засегнатите държави, че спазването на параграф 6 от настоящото правило може да бъде документирано по алтернативен начин, който дава сходна сигурност за спазването на правила 14 и 18 от настоящия анекс.

*Вж. Насоките от 2009 г. за вземане на проби от течно гориво за определяне на съответствието с Анекс VI към MARPOL (резолюция МЕРС). 182(59)).*

## **ГЛАВА 4 — РАЗПОРЕДБИ ОТНОСНО ВЪГЛЕРОДНИЯ ИНТЕНЗИТЕТ НА МЕЖДУНАРОДНОТО КОРАБОПЛАВАНЕ**

### **Правило 19**

#### *Приложение*

- 1 Настоящата глава се прилага за всички кораби с брутен тонаж 400 БТ и повече.
- 2 Разпоредбите на настоящата глава не се прилагат за:
  - .1 кораби, извършващи единствено плавания във води, които са под суверенитета или юрисдикцията на държавата, под чийто флаг корабът има право да плава. Всяка от страните обаче следва да гарантира чрез приемането на подходящи мерки, че тези кораби са построени и оперират по начин, съответстващ на изискванията на глава 4 от настоящия анекс, доколкото това е разумно и осъществимо.
  - .2 кораби, които не се задвижват с механични средства, и платформи, включително FPSO и FSU и сондажни платформи, независимо от задвижването им.
- 3 Правила 22, 23, 24 и 25 от настоящия анекс не се прилагат за кораби с неконвенционално задвижване, с изключение на това, че правила 22 и 24 се прилагат за круизни пътнически кораби с неконвенционално задвижване и за LNG превозвачи с конвенционално или неконвенционално задвижване, доставени на или след 1 септември 2019 г., както е определено в правило 2.2.1, и правила 23 и 25 се прилагат за круизни пътнически кораби с неконвенционално задвижване и за LNG превозвачи с конвенционално или неконвенционално задвижване. Правила 22, 23, 24, 25 и 28 не се прилагат за кораби от категория А, определени в Полярния кодекс.
- 4 Независимо от разпоредбите на параграф 1 от настоящото правило, администрацията може да отмени изискването кораб с брутен тонаж от 400 тона и повече да спазва правила 22 и 24 от настоящия анекс.
- 5 Разпоредбата на параграф 4 от настоящото правило не се прилага за кораби с брутен тонаж 400 и повече:
  - .1 за които договорът за строеж е сключен на или след 1 януари 2017 г.; или
  - .2 при липса на договор за строеж, килът на който е заложен или който на подобен етап на постройкана или след 1 юли 2017 г.; или
  - .3 чиято доставка е на или след 1 юли 2019 г.; или
  - .4 в случай на значително преустройство на нов или съществуващ кораб, както е определен в правило 2.2.17 от настоящия анекс, на или след 1 януари 2017 г. и катосе прилагат правила 5.4.2 и 5.4.3 от настоящия анекс.
- 6 Администрацията на една от страните по тази конвенция, която позволява прилагането на параграф 4, или спира, оттегля или отказва прилагането на този параграф, на кораб, който има право да плава под нейно знаме, незабавно съобщава на Организацията за разпространение на страните по този протокол, за тяхна информация.

## Правило 20

### Цел

Целта на настоящата глава е да се намали въглеродния интензитет на международното корабоплаване, като се работи за постигане на равнищата на амбиция, определени в първоначалната *стратегия на ММО за намаляване на емисиите на парникови газове от кораби*<sup>33</sup>.

## Правило 21

### Функционални изисквания

За да се постигне целта, определена в правило 20 от настоящия анекс, кораб, за който се прилага настоящата глава, трябва да отговаря, според случая, на следните функционални изисквания за намаляване на своя въглероден интензитет:

- .1 техническите изисквания за въглеродния интензитет в съответствие с правила 22, 23, 24 и 25 от настоящия анекс; и
- .2 експлоатационните изисквания за въглероден интензитет в съответствие с правила 26, 27 и 28 от настоящия анекс.

## Правило 22

### Постигнат индекс на енергийна ефективност (постигнат EEDI)

1 Постигнатият EEDI се изчислява за:

- .1 всеки нов кораб;
- .2 всеки нов кораб, който е претърпял значително преустройство; и
- .3 всеки нов или съществуващ кораб, който е претърпял значително преустройство, което е толкова голямо, че администрацията счита кораба за новопостроен кораб.

който попада в една или повече от категориите в правила 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 до 2.2.16, 2.2.20, 2.2.22 и 2.2.26—2.2.29 от настоящия анекс. Постигнатият EEDI е специфичен за всеки кораб и посочва очакваните експлоатационни показатели на кораба по отношение на енергийната ефективност и се придружава от техническото досие на EEDI, което съдържа информацията, необходима за изчисляване на постигнатия EEDI, и която показва процеса на изчисление. Постигнатият EEDI се проверява въз основа на техническото досие на EEDI или от администрацията, или от която и да е организация, надлежно упълномощена от нея

2 Постигнатият EEDI се изчислява, като се вземат предвид насоките<sup>35</sup>, разработени от Организацията.

3 За всеки кораб, предмет на правило 24 от настоящия анекс, администрацията или която и да е организация, надлежно упълномощена от нея, докладва на Организацията за необходимите и постигнатите стойности на EEDI и съответна информация, като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията,<sup>36</sup> чрез електронна комуникация:

- .1 в срок от седем месеца след завършване на прегледа, изискван съгласно правило 5.4 от настоящия анекс; или
- .2 в рамките на седем месеца след 1 април 2022 г. за кораб, доставен преди 1 април 2022 г.



*Първоначална стратегия на ММО за намаляване на емисиите на парникови газове от кораби*  
(резолюция МЕРС.304(72))

Вж. Кодекса за признатите организации (Кодекс за признатите организации), приет от Организацията с резолюция МЕРС.237(65), както може да бъде изменен от Организацията.

Вж. *Насоките от 2018 г. относно метода за изчисляване на постигнатия конструктивен индекс за енергийна ефективност (EEDI) за нови кораби* (резолюция МЕРС.308(73), изменена с резолюции МЕРС.322(74) и МЕРС.332(76).

## **Правило 23**

*Постигнат индекс за енергийна ефективност на съществуващите кораби (постигнат EEXI)*

1 Постигнатият EEXI се изчислява за:

.1 всеки кораб; и

.2 всеки кораб, който е претърпял значително преустройство

която попада в една или повече от категориите в правила 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 до 2.2.16, 2.2.22 и от 2.2.26 до 2.2.29 от настоящия анекс. Постигнатият EEXI е специфичен за всеки кораб и посочва очакваните експлоатационни показатели на кораба по отношение на енергийната ефективност и се придружава от техническото досие на EEXI, което съдържа информацията, необходима за изчисляване на постигнат EEXI, и което показва процеса на изчисление. Постигнат EEXI се проверява въз основа на техническото досие на EEXI или от администрацията, или от която и да е организация, надлежно упълномощена от нея.<sup>37</sup>

2 Постигнатият EEXI се изчислява, като се вземат предвид насоките<sup>36</sup>, разработени от Организацията.

3 Независимо от параграф 1 от настоящото правило, за всеки кораб, за който се прилага правило 22 от настоящия анекс, постигнатият EEDI, проверен от администрацията или от която и да е организация, надлежно упълномощена от нея в съответствие с правило 22.1 от настоящия анекс, може да се счита за постигнат EEXI, ако стойността на постигнат EEDI е равна или по-малка от тази на изискван EEXI, изискван съгласно правило 25 от настоящия анекс. В този случай постигнатият EEXI се проверява въз основа на техническото досие на EEDI.

Вж. Кодекса за признатите организации (Кодекс за признатите организации), приет от Организацията с резолюция МЕРС.237(65), който може да бъде изменен от Организацията.

*Насоки от 2021 г. относно метода за изчисляване на постигнатия индекс за енергийна ефективност на съществуващите кораби (EEXI)* (резолюция МЕРС.333(76)).

## Правило 24

### Изискван EEDI

1 За всеки:

.1 нов кораб,

.2 нов кораб, който е претърпял голямо преустройство, и

.3 нов или съществуващ кораб, който е претърпял значително преустройство, което е толкова голямо, че администрацията счита кораба за новопостроен кораб

който попада в една от категориите в правила 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 до 2.2.16, 2.2.22 и 2.2.26 до 2.2.29 и за които се прилага настоящата глава, постигнатият EEDI е, както следва:

$Attained\ EEDI \leq Required\ EEDI = (1 - x / 100) \cdot Reference\ line\ value$  където X е коефициентът на намаление, посочен в таблица 1, за изисквания EEDI в сравнение с референтната линия на EEDI.

2 За всеки нов и съществуващ кораб, който е претърпял значително преустройство, което е толкова голямо, че администрацията счита кораба за новопостроен кораб, постигнатият EEDI се изчислява и отговаря на изискванията на параграф 1 от настоящото правило с коефициент на намаление, съответстващ на типа и размера на кораба, преустроен към датата на договора за преустройството, или при липса на договор — началната дата на преустройството.

**Таблица 1 — Коефициенти на намаление (в проценти) за EEDI спрямо референтната EEDI**

Тип на кораба	Размер	Фаза 0 1 януари 2013 31 декември 2014	Фаза 1 1 януари 2015 31 декември 2019	Етап 2 1 януари 2020 г.- 31 март 2022 г.	Фаза 2 1 януари 2020 г. 31 декември 2024 г.	Фаза 3 1 април 2022 г. и след това	Етап 3 1 януари 2025 г. и след това
Кораб за насипни товари	20 000 DWT и повече	0	10		20		30
	10 000 и повече, но по-малко от 20 000 DWT	N/A	0—10 *		0—20 *		0—30 *
Газовоз	15 000 DWT и повече	0	10	20		30	
	10 000 и повече, но по-малко от 15 000 DWT	0	10		20		30
	2000 и повече, но по-малко от 10 000 DWT	N/A	0—10 *		0—20 *		0—30 *
Танкер	20 000 DWT и повече	0	10		20		30
	4000 и повече, но по-малко от 20 000 DWT	N/A	0—10 *		0—20 *		0—30 *
Контейнеровоз	200 000 DWT и повече	0	10	20		50	
	120 000 и повече, но по-малко от 200 000 DWT	0	10	20		45	
	80 000 и повече, но по-малко от 120 000 DWT	0	10	20		40	
	40 000 и повече, но по-малко от 80 000 DWT	0	10	20		35	
	15 000 и повече, но по-малко от 40 000 DWT	0	10	20		30	
	10 000 и повече, но по-малко от 15 000 DWT	N/A	0—10 *	0—20 *		15—30*	
Кораб за генерални товари	15 000 DWT и по- горе	0	10	15		30	

Тип на кораба	Размер	Фаза 0 1 януари 2013 -31 декември 2014	Фаза 1 1 януари 2015 -31 декември 2019	Етап 2 1 януари 2020 г. - 31 март 2022 г.	Фаза 2 1 януари 2020 г. -31 декември 2024 г.	Фаза 3 1 април 2022 г. и след това	Етап 3 1 януари 2025 г. и след това
	3000 и повече, но по-малко от 15 000 DWT	N/A	0—10 *	0—15 *		0—30 *	
Хладилен товарен превозвач	5 000 DWT и повече	0	10		15		30
	3000 и повече, но по-малко от 5000 DWT	N/A	0—10 *		0—15 *		0—30 *
Комбиниран превозвач	20 000 DWT и повече	0	10		20		30
	4000 и повече, но по-малко от 20 000 DWT	N/A	0—10 *		0—20 *		0—30 *
LNG превозвач ***	10 000 DWT и повече	N/A	10**	20		30	
Ро-ро товарен кораб (превозвач на превозни средства)***	10 000 DWT и повече	N/A	5**		15		30
Ро-ро товарен кораб***	2000 DWT и повече	N/A	5**		20		30
	1000 и повече, но по-малко от 2000 DWT	N/A	0—5**, **		0—20 *		0—30 *
Ро-ро пътнически кораб***	1000 DWT и повече	N/A	5**		20		30
	250 и повече, но по-малко от 1000 DWT	N/A	0—5**, **		0—20 *		0—30 *
Круизен пътнически кораб*** с неконвенциона лно задвижване	85 000 GT и повече	N/A	5**	20		30	
	25 000 и повече, но по-малко от 85 000 GT	N/A	0—5**, **	0—20 *		0—30 *	

Коефициентът на намаление се интерполира линейно между двете стойности, зависещи от размера на кораба. По-ниската стойност на коефициента на намаление се прилага за по-малкия размер на кораба.

\*\* Фаза 1 започва за тези кораби на 1 септември 2015 г.

\*\*\* Коефициентът на намаление се прилага за корабите, доставени на или след 1 септември 2019 г., както е определено в точка 2.1 от правило 2.

**Забележка:** N/a означава, че не се прилага изискван EEDI.

3 Стойностите на референтната линия се изчисляват, както следва:

$$\text{Стойност на референтната линия} = a \cdot b^c$$

където  $a$ ,  $b$  и  $c$  са параметрите, посочени в таблица 2.

**Таблица 2** — Параметри за определяне на референтните стойности за различните типове кораби

Тип кораб, определен в правило 2	A	B	C
2.2.5 Кораб за насипни товари	961.79	DWT на кораба, където DWT & 279,000  279 000, когато DWT > 279 000	...
2.2.7 Комбиниран превозвач	1,219.00	DWT на кораба	0.488
2.2.9 Контейнеровоз	174.22	DWT на кораба	0.201
2.2.11 Круизен пътнически кораб с неконвенционално задвижване	170.84	GT на кораба	0.214
2.2.14 Газовоз	1,120.00	DWT на кораба	0.456
2.2.15 Кораб за генерални товари	107.48	DWT на кораба	0.216
2.2.16 LNG превозвач	2,253.7	DWT на кораба	0.474
2.2.22 Хладилен товарен превозвач	227.01	DWT на кораба	0.244
2.2.26 Ro-ro Товарен кораб	1405.15	DWT на кораба	0.498
	1686.17*	DWT на кораба, където DWT & 17 000*  17,000, където DWT > 17 000*	
2.2.27 Ro-ro Товарен кораб (превозвач на превозно средство)	(DWT/GT) $0^{7.0}$ 780.36 където DWT/GT & 0.3 1,812.63, където DWT/GT > 0,3	DWT на кораба	0.471
2.2.28 Ро-ро пътнически кораб	752.16	DWT на кораба	0.381
	902,59*	DWT на кораба, където DWT & 10,000*  10 000, където DWT > 10 000*	
2.2.29 Танкер	1,218.80	DWT на кораба	0.488

\* да се използва от фаза 2 и след това.

4 Ако конструкцията на даден кораб позволява той да попадне в повече от едно от определенията за типа кораб, посочени в таблица 2, изискваният EEDI за кораба е най-строгият (най-ниският) изискван EEDI.

5 За всеки кораб, за който се прилага настоящото правило, инсталираната задвижваща

мощност не трябва да бъде по-малка от мощността на задвижване, необходима за поддържане на маневреността на кораба при неблагоприятни условия, както е определено в насоките, които ще бъдат разработени от Организацията

6 В началото на етап 1 и в средата на фаза 2 Организацията преразглежда състоянието на технологичното развитие и, ако е необходимо, изменя времевите периоди, параметрите на референтната EEDI за съответните типове кораби и процентите на намаление, определени в настоящото правило.

## Правило 25

### Изискван EEXI

1 За:

.1 всеки кораб; и

.2 всеки кораб, който е претърпял значително преустройство

която попада в една от категориите в правила 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 до 2.2.16, 2.2.22 и 2.2.26 до 2.2.29 и за които се прилага настоящата глава, постигнат EEXI е, както следва:

$$\text{Attained EEXI} \leq \text{Required EEXI} = (1 - y / 100) \cdot \text{EEDI reference line value}$$

където Y е коефициентът на намаление, посочен в таблица 3, за изисквания EEXI в сравнение с референтната EEDI.

**Таблица 3 — Коефициенти на намаление (в проценти) за EEXI спрямо референтната EEDI**

Тип на кораба	Размер	Коефициент на намаляване
Кораб за насипни товари	200 000 DWT и повече	15
	20 000 и повече, но по-малко от 200 000 DWT	20
	10 000 и повече, но по-малко от 20 000 DWT	0—20 *
Газовоз	15 000 DWT и по-горе	30
	10 000 и повече, но по-малко от 15 000 DWT	20
	2000 и повече, но по-малко от 10 000 DWT	0—20 *
Танкер	200 000 DWT и повече	15
	20 000 и повече, но по-малко от 200 000 DWT	20

Вж. временните насоки от 2013 г. за определяне на минималната задвижваща мощност за поддържане на маневреността на корабите при неблагоприятни условия (резолюция МЕРС.232(65), изменена с резолюции МЕРС.255(67) и МЕРС.262(68): консолидиран текст: МЕРС.1/Circ.850/Rev.2 и Насоките за определяне на минималната задвижваща мощност за поддържане на маневреността на корабите при неблагоприятни условия (МЕРС.1/Circ.850/Rev.3).

Тип на кораба	Размер	Коефициент на намаляване
	4000 и повече, но по-малко от 20 000 DWT	0—20 *
Контейнеровоз	200 000 DWT и повече	50
	120 000 и повече, но по-малко от 200 000 DWT	45
	80 000 и повече, но по-малко от 120 000 DWT	35
	40 000 и повече, но по-малко от 80 000 DWT	30
	15 000 и повече, но по-малко от 40 000 DWT	20
	10 000 и повече, но по-малко от 15 000 DWT	0—20 *
Кораб за генерални товари	15 000 DWT и повече	30
	3000 и повече, но по-малко от 15 000 DWT	0—30 *
Хладилен товарен превозвач	5 000 DWT и повече	15
	3000 и повече, но по-малко от 5000 DWT	0—15 *
Комбиниран превозвач	20 000 DWT и повече	20
	4000 и повече, но по-малко от 20 000 DWT	0—20 *
LNG превозвач	10 000 DWT и повече	30
Ро-ро товарен кораб (превозвач на превозно	10 000 DWT и повече	15
Ро-ро товарен кораб	2000 DWT и повече	5
	1000 и повече, но по-малко от 2000 DWT	0—5 *
Ро-ро пътнически кораб	1000 DWT и повече	5
	250 и повече, но по-малко от 1000 DWT	0—5 *
Круизен пътнически кораб с неконвенционално задвижване	85 000 GT и повече	30
	25 000 и повече, но по-малко от 85 000 GT	0—30 *

\* Коефициентът на намаление трябва да бъде линейно интерполиран между двете стойности, в зависимост от размера на кораба. По-ниската стойност на коефициента на намаление се прилага за по-малкия размер на кораба.

2 Стойностите на референтната EEDI се изчисляват в съответствие с правила 24.3 и 24.4 от настоящия анекс. За товарните ро-ро кораби и ро-ро пътническите кораби се посочва стойността на референтната линия, която се използва от фаза 2 и след това съгласно правило 24.3 от настоящия анекс.

3 До 1 януари 2026 г. Организацията приключва преглед с цел оценка на ефективността на настоящото правило, като се вземат предвид насоките, разработени от организацията. Ако въз основа на прегледа страните решат да приемат изменения на настоящото правило, тези изменения се приемат и влизат в сила в съответствие с разпоредбите на член 16 от настоящата конвенция.

## **Правило 26**

### *План за управление на енергийната ефективност на корабите (SEEMP)*

1 Всеки кораб съхранява на борда си специфичен корабен план за управление на енергийната ефективност (SEEMP). същият може да бъде част от системата за управление на безопасността на кораба (SMS). SEEMP се разработва и преразглежда, като се вземат предвид насоките, приети от Организацията:

2 В случай на кораб с брутен тонаж от 5000 БТ и повече, SEEMP включва описание на методиката, която ще се използва за събиране на данните, изисквани съгласно правило 27.1 от настоящия анекс, и процесите, които ще се използват за докладване на данните на администрацията на кораба.

3 В случай на кораб с брутен тонаж от 5000 БТ и повече, който попада в една или повече от категориите в правила 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 до 2.2.16, 2.2.22 и 2.2.26 до 2.2.29 от настоящия анекс:

.1 на или преди 1 януари 2023 г. SEEMP включва:

.1 описание на методиката, която ще се използва за изчисляване на постигнатия годишен експлоатационен CII на кораба, изисквани съгласно правило 28 от настоящия анекс, и процесите, които ще се използват за докладване на тази стойност на администрацията на кораба;

.2 изискваният годишен експлоатационен CII, както е посочено в правило 28 от настоящия анекс, за следващите три години;

.3 план за изпълнение, в който се документира как ще бъде постигнато изисквания годишен експлоатационен CII през следващите три години; и

.4 процедура за самооценка и подобрение.

.2 за кораб, оценяван като D в продължение на три последователни години или с рейтинг E в съответствие с правило 28 от настоящия анекс, SEEMP се преразглежда в съответствие с правило 28.8 от настоящия анекс, за да включва план за коригиращи действия за постигане на изисквания годишен експлоатационен CII.

.3 SEEMP подлежи на проверка и одит на дружеството, като се вземат предвид насоките, които трябва да бъдат разработени от Организацията.

*Вж. Насоките от 2016 г. за разработване на план за управление на енергийната ефективност на корабите (SEEMP) (резолюция МЕРС.282(70)).*

## **Правило 27**

### *Събиране и докладване на данни за потреблението на гориво от корабите*

1 От календарната 2019 г. всеки кораб с брутен тонаж от 5000 БТ и повече тона събира данните, посочени в допълнение IX към настоящия анекс, за тази и за всяка следваща календарна година или част от нея, както е подходящо съгласно методиката, включена в SEEMP.



2 С изключение на предвиденото в параграфи 4, 5 и 6 от настоящото правило, в края на всяка календарна година корабът обобщава данните, събрани през тази календарна година или част от нея, както е подходящо.

3 Освен в случаите, предвидени в параграфи 4, 5 и 6 от настоящото правило, в срок от три месеца след края на всяка календарна година корабът докладва на своята администрация или на която и да е надлежно упълномощена от нея организация за общата стойност за всеки показател, посочен в допълнение IX към настоящия анекс, по електронен път и като използва стандартизиран формат, който трябва да бъде разработен от Организацията

4 В случай на прехвърляне на кораб от една администрация в друга, в деня на приключване на прехвърлянето или възможно най-близо до него корабът докладва на администрацията, от която е прехвърлен, или на която и да е организация, надлежно упълномощена от нея, обобщените данни за периода от календарната година, съответстващи на тази администрация, както е посочено в допълнение IX към настоящия анекс, и по предварително искане на тази администрация, разбитите данни.

5 В случай на промяна от едно дружество в друго, в деня на завършване на промяната или възможно най-близо до това, корабът докладва на своята администрация или на която и да е надлежно упълномощена от нея организация<sup>411</sup> обобщените данни за частта от календарната година, съответстваща на дружеството, както е посочено в допълнение IX към настоящия анекс, и по искане на нейната администрация — разбитите данни.

6 В случай на смяна от една администрация на друга и от едно дружество на друго едновременно се прилага параграф 4 от настоящото правило.

7 Данните се проверяват в съответствие с процедурите, установени от администрацията, като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията

8 С изключение на предвиденото в параграфи 4, 5 и 6 от настоящото правило, разбитите данни, които са в основата на отчетените данни, отбелязани в допълнение IX към настоящия анекс за предходната календарна година, са леснодостъпни за период от не по-малко от 12 месеца от края на тази календарна година и се предоставят на администрацията при поискване.

9 Администрацията гарантира, че докладваните данни, отбелязани в допълнение IX към настоящия анекс от регистрираните й кораби с брутен тонаж от 5000 тона и повече, се прехвърлят в базата данни на ИМО за потреблението на гориво по електронен път и като се използва стандартизиран формат, който се разработва от Организацията не по-късно от един месец след издаването на декларациите за съответствие на тези кораби.

10 Въз основа на докладваните данни, предоставени на базата данни за потреблението на гориво от кораби на ИМО, генералният секретар на Организацията изготвя годишен доклад до Комитета по опазване на морската среда, в който се обобщават събраните данни, състоянието на липсващите данни и друга съответна информация, която може да бъде поискана от Комитета.

11 Генералният секретар на Организацията предоставя на администрацията на кораб, за който правило 28 от настоящия анекс прилага достъп до всички отчетени данни за цялата предходна календарна година в базата данни за потреблението на гориво на ИМО за този кораб.

12 Генералният секретар на Организацията поддържа анонимна база данни, която не позволява идентифицирането на конкретен кораб. Страните имат достъп до анонимизираните данни единствено за анализ и разглеждане.

13 Базата данни за потреблението на гориво от кораби на ИМО се извършва и управлява

от генералния секретар на Организацията в съответствие с насоките, които ще бъдат разработени от Организацията.

Вж. Кодекса за признатите организации (Кодекс за признатите организации), приет от Организацията с резолюция МЕРС.237(65), който може да бъде изменен от Организацията.

Вж. *Насоките от 2016 г. за разработването на план за управление на енергийната ефективност на корабите (Насоки за SEEMP)* (резолюция МЕРС.282(70)).

Вж. *Насоките от 2017 г. за проверка на потреблението на гориво от кораби* (резолюция МЕРС.292(71))

## **Правило 28**

### *Експлоатационен въглероден интензитет*

#### *Постигнат годишен експлоатационен индикатор за въглеродния интензитет (постигнат годишен експлоатационен CII)*

1 След края на календарната 2023 г. и след края на всяка следваща календарна година всеки кораб с брутен тонаж от 5000 тона и повече, който попада в една или повече от категориите в правила 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14—2.16, 2.2.22 и 2.2.26—2.2.29 от настоящия анекс, изчислява постигнат годишен експлоатационен CII за 12-месечен период от 1 януари до 31 декември за предходната календарна година, като използва данните, събрани в съответствие с правило 27 от настоящия анекс, като взема предвид насоките, които трябва да бъдат разработени от Организацията.

2 В срок от три месеца след края на всяка календарна година корабът докладва на своята администрация или на която и да е организация, надлежно упълномощена от нея, постигнатия годишен експлоатационен CII по електронен път и като използва стандартизиран формат, който трябва да бъде разработен от Организацията.

3 Независимо от разпоредбите на 1 и 2 от настоящото правило, в случай на прехвърляне на кораб, предмет на правила 27.4, 27.5 или 27.6, извършено след 1 януари 2023 г., след края на календарната година, в която се извършва прехвърлянето, корабът изчислява и докладва постигнатия годишен експлоатационен CII за целия 12-месечен период от 1 януари до 31 декември в календарната година, през която е извършено прехвърлянето, в съответствие с правила 28.1 и 28.2, за проверка в съответствие с правило 6.6 от настоящия анекс, като взема предвид насоките, които трябва да бъдат разработени от Организацията. Нищо в настоящото правило не освобождава който и да е кораб от задълженията му за докладване съгласно правило 27 или настоящото правило от настоящия анекс.

#### *Изискван годишен експлоатационен индикатор за въглеродния интензитет (изисквани годишни експлоатационни CII)*

4 За всеки кораб с брутен тонаж от 5000 тона и повече, който попада в една или повече от категориите в правила 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 до 2.2.16, 2.2.22 и от 2.2.26 до 2.2.29 от настоящия анекс, изискваният годишен експлоатационен CII се определя, както следва:

$$\text{Required annual operational CII} = (1 - z / 100) \cdot \text{CIIR}$$

където,

*Z* е годишният коефициент на намаление, за да се гарантира непрекъснато подобряване на експлоатационния въглероден интензитет на кораба в рамките на определено ниво на класификация; и

CIIR е референтната стойност.

5 Годишният коефициент на намаление  $Z^{44}$  и референтната стойност CII са стойностите, определени при отчитане на насоките, които трябва да бъдат разработени от Организацията.

Годишният коефициент на намаление е специфичен за всяка категория кораби. Този фактор се определя с цел постепенно увеличаване, за да се постигнат целите на първоначалната стратегия на ММО за намаляване на емисиите на парникови газове от кораби (резолюция МЕРС.304(72)).

#### *Експлоатационен коефициент за интензитет на въглеродните емисии*

6 Постигнатият годишен експлоатационен CII се документира и проверява спрямо изисквания годишен експлоатационен CII, за да се определи експлоатационния въглероден интензитет А, В, С, D или Е, като се посочва значително по-високо, високо, умерено, ниско или по-ниско ниво на ефективност от администрацията или организация, надлежно упълномощена от нея, като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията. Средната точка на ниво С е стойността, еквивалентна на изисквания годишен експлоатационен CII, посочен в параграф 4 от настоящото правило.

#### *Коригиращи действия и стимули*

7 Кораб, класифициран като D в продължение на три последователни години или класиран като Е, разработва план за коригиращи действия за постигане на изисквания годишен експлоатационен CII.

8 SEEMP се преразглежда, за да включва съответно плана за коригиращи действия, като се вземат предвид насоките, които трябва да бъдат разработени от Организацията. Ревизирият SEEMP се представя на администрацията или на надлежно упълномощена от нея организация за проверка, за предпочитане заедно с, но в никакъв случай не по-късно от 1 месец след докладването на постигнатия годишен експлоатационен CII в съответствие с параграф 2 от настоящото правило.

9 Кораб, оценен като D в продължение на три последователни години или класиран като Е, надлежно предприема планираните коригиращи действия в съответствие с преразгледания SEEMP.

10 Администрациите, пристанищните органи и други заинтересовани страни, когато е целесъобразно, се насърчават да предоставят стимули за корабите, оценявани като А или В.

#### *Преглед*

11 До 1 януари 2026 г. организацията извършва преглед с цел оценка на:

- .1 ефективността на настоящото правило за намаляване на въглеродния интензитет на международното корабоплаване;
- .2 необходимостта от засилени коригиращи действия или други средства за правна защита, включително евентуални допълнителни изисквания за EEXI;
- .3 необходимостта от подобряване на механизма за правоприлагане;
- .4 необходимостта от подобряване на системата за събиране на данни; и
- .5 преразглеждането на Z коефициента и стойностите на CII.

Ако въз основа на прегледа страните решат да приемат изменения на настоящото правило, тези изменения се приемат и влизат в сила в съответствие с разпоредбите на член 16 от настоящата конвенция.

## **Правило 29**

*Насърчаване на техническото сътрудничество и трансфера на технологии, свързани с подобряването на енергийната ефективност на корабите*

1 Администрациите, в сътрудничество с Организацията и други международни органи, насърчават и подпомагат, по целесъобразност, пряко или чрез Организацията държавите, които искат техническа помощ, особено развиващите се държави.

2 Администрацията на дадена страна си сътрудничи активно с други страни, при спазване на нейните национални закони и подзаконови актове и политики, за да насърчава развитието и трансфера на технологии и обmena на информация между държавите, които искат техническа помощ, особено развиващите се държави, по отношение на изпълнението на мерките за изпълнение на изискванията на глава 4 от настоящия анекс, и по-специално правила 19.4—19.6.

## **Глава 5 — Проверка на съответствието с разпоредбите на настоящия анекс**

### **Правило 30**

*Приложение*

Страните използват разпоредбите на Кодекса за прилагане на задължителните инструменти на ИМО при изпълнението на своите задължения и отговорности, съдържащи се в настоящия анекс.

### **Правило 31**

*Проверка на съответствието*

1 Всяка страна подлежи на периодични одити от страна на Организацията в съответствие със стандарта за одит, за да провери спазването и прилагането на настоящия анекс.

2 Генералният секретар на Организацията носи отговорност за администрирането на схемата за одит въз основа на насоките, разработени от Организацията

3 Всяка страна носи отговорност за улесняване на провеждането на одита и изпълнението на програма от действия за справяне с констатациите въз основа на насоките, разработени от Организацията

4 Одитите на всички страни са:

- .1 въз основа на цялостен график, разработен от генералния секретар на Организацията, като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията; и
- .2 периодични, като се вземат предвид насоките, разработени от Организацията.<sup>46</sup>

Се позовават на *насърчаването на техническото сътрудничество и трансфера на технологии, свързани с подобряването на енергийната ефективност на корабите* (резолюция МЕРС.229(65)) и на *типовото споразумение между правителствата относно технологичното сътрудничество за прилагане на разпоредбите в глава 4 от Анекс VI към MARPOL* (МЕРС.1/Circ.861).

Вж. *рамката и процедурите за схемата за одит на държавите членки на ММО* (резолюция А. 1067(28)).

Допълнение I

**Международно свидетелство за предотвратяване на замърсяването на въздуха  
(IAPP) (правило 8)**

МЕЖДУНАРОДНО СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА ЗАМЪРСЯВАНЕТО НА ВЪЗДУХА

Издадено съгласно разпоредбите на Протокола от 1997 г., както е изменен, за изменение на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с Протокола към нея от 1978 г. (наричана по-долу „Конвенцията“), с пълномощието на правителството на:

*(пълно наименование на държавата)*

от .....

*(пълно име на компетентното лице или организация,  
упълномощена съгласно разпоредбите на Конвенцията)*

Данни за кораб

Име на кораба .....

Отличителен номер или позивни .....

ИМО номер .....

Пристанище на регистрация .....

Бруто тонаж .....

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, ЧЕ:

1 корабът е бил прегледан в съответствие с правило 5 от Анекс VI към Конвенцията; и

2 прегледът показва, че оборудването, системите, фитингите, мерките и материалите отговарят напълно на приложимите изисквания на Анекс VI към Конвенцията.

Настоящото свидетелство е валидно до (дд/мм/гггг)<sup>3</sup> .....  
подлежат на прегледи в съответствие с правило 5 от Анекс VI към Конвенцията.

Дата на завършване на прегледа, на който се основава настоящото свидетелство (дд/мм/гггг)

Издадено в .....

*(място на издаване на свидетелството)*

Дата (дд/мм/гггг) .....

*(дата на издаване)*

*(подпис на надлежно упълномощено  
длъжностно лице, което издава свидетелството)*

В съответствие със схемата на ММО за идентификационен номер на кораба (резолюция А.1117(30)).

Въвежда се датата на изтичане на срока, определена от администрацията в съответствие с правило 9.1 от Анекс VI към Конвенцията. Датата и месецът на тази дата съответстват на датата на годишнината, определена в правило 2.1.3 от Анекс VI към Конвенцията, освен ако не са изменени в съответствие с правило 9.8 от Анекс VI към Конвенцията.

*(печат или щемпел на органа)*

## ПОТВЪРЖДЕНИЕ ЗА ГОДИШНИ И МЕЖДИННИ ПРЕГЛЕДИ

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че при преглед, изискван съгласно правило 5 от Анекс VI към Конвенцията, е установено, че корабът отговаря на съответните разпоредби на анекса:

Годишен преглед

Подпис .....  
*(подпис на оправомощено длъжностно лице)*

Място .....

Дата (дд/мм/гггг) .....  
*(печат или щемпел на органа)*

Годишен/междинен преглед

Подпис .....  
*(подпис на оправомощено длъжностно лице)*

Място .....

Дата (дд/мм/гггг) .....  
*(печат или щемпел на органа)*

Годишен/междинен преглед

Подпис .....  
*(подпис на оправомощено длъжностно лице)*

Място .....

Дата (дд/мм/гггг) .....  
*(печат или щемпел на органа)*

Годишен преглед

Подпис .....  
*(подпис на оправомощено длъжностно лице)*

Място .....

Дата (дд/мм/гггг) .....  
*(печат или щемпел на органа)*

**ГОДИШЕН / МЕЖДИНЕН ПРЕГЛЕД  
В СЪОТВЕТСТВИЕ С ПРАВИЛО 9.8.3**

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че при годишен/междинен<sup>10</sup> преглед в съответствие с правило 9.8.3 от Анекс VI към Конвенцията е установено, че корабът отговаря на съответните разпоредби на посочения анекс:

Подпис .....  
(подпис на оправомощено длъжностно лице)

Място .....

Дата (дд/мм/гггг) .....

(печат или щемпел на органа)

**ПОТВЪРЖДЕНИЕ ЗА УДЪЛЖАВАНЕ НА СРОКА НА ДЕЙСТВИЕ НА СВИДЕТЕЛСТВОТО,  
АКО Е ВАЛИДНО ЗА ПО-МАЛКО ОТ ПЕТ ГОДИНИ, КОГАТО СЕ ПРИЛАГА ПРАВИЛО 9.3**

Корабът отговаря на съответните разпоредби на анекса и настоящото свидетелство, в съответствие с правило 9.3 от Анекс VI към Конвенцията, се приема за валидно до (дд/мм/гггг).  
.....

Подпис .....

(подпис на оправомощено длъжностно лице)

Място .....

Дата (дд/мм/гггг) .....

(печат или щемпел на органа)

---

<sup>10</sup> Ненужното се зачертава

**ПОТВЪРЖДЕНИЕ, КОГАТО ПРЕГЛЕДЪТ ЗА ПОДНОВЯВАНЕ Е  
ЗАВЪРШЕН И СЕ ПРИЛАГА ПРАВИЛО 9.4**

Корабът отговаря на съответните разпоредби на анекса и настоящото свидетелство, в съответствие с правило 9.4 от Анекс VI към Конвенцията, се приема за валидно до (дд/мм/гггг).

.....

Подпис .....  
(подпис на оправомощено длъжностно лице)

Място .....

Дата (дд/мм/гггг) .....

*(печат или щемпел на органа)*

**ПОТВЪРЖДЕНИЕ ЗА УДЪЛЖАВАНЕ НА ВАЛИДНОСТТА НА СВИДЕТЕЛСТВОТО  
ДО ДОСТИГАНЕ НА ПРИСТАНИЩЕТО НА ПРЕГЛЕД И ЗА ГРАТИСЕН ПЕРИОД,  
КОГАТО СЕ ПРИЛАГА ПРАВИЛО 9.5 ИЛИ 9.6**

Това свидетелство, в съответствие с правило 9.5 или 9.6<sup>11</sup> от Анекс VI към Конвенцията, се приема за валидно до (дд/мм/гггг).....

Подпис .....  
(подпис на оправомощено длъжностно лице)

Място .....

Дата (дд/мм/гггг) .....

*(печат или щемпел на органа)*

---

<sup>11</sup> Ненужното се зачертава



**ПОТВЪРЖДЕНИЕ ЗА ДАТА НА ГОДИШНИНАТА,  
КОГАТО СЕ ПРИЛАГА ПРАВИЛО 9.8**

В съответствие с правило 9.8 от Анекс VI към Конвенцията новата дата за годишнината е  
(дд/мм/гггг) .....

Подпис .....  
(подпис на оправомощено длъжностно лице)

Място .....

Дата (дд/мм/гггг) .....

*(печат или щемпел на органа)*

В съответствие с правило 9.8 от Анекс VI към Конвенцията новата дата за годишнината е  
(дд/мм/гггг) .....

Подпис .....  
(подпис на оправомощено длъжностно лице)

Място .....

Дата (дд/мм/гггг) .....

*(печат или щемпел на органа)*

**ДОПЪЛНЕНИЕ КЪМ  
МЕЖДУНАРОДНО СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА ЗАМЪРСЯВАНЕТО НА  
ВЪЗДУХА (IAPP СВИДЕТЕЛСТВО)**

**СПИСЪК НА КОНСТРУКЦИЯТА И ОБОРУДВАНЕТО**

**Забележки:**

1 Настоящият списък е неразделна част от свидетелство IAPP. Свидетелство IAPP трябва да бъде на разположение на борда на кораба по всяко време.

2 Списъкът трябва да е изготвен поне на английски, френски или испански език. Ако се използва и официалният език на издаващата държава, то той има предимство в случай на спор или несъответствие.

3 Вписванията в полетата се правят чрез поставяне на кръстче (x) за отговор "да" и "приложимо" или (-) за отговори "не" и "не е приложимо", което е подходящо.

4 Освен ако не е посочено друго, правилата, упоменати в този списък, се отнасят до правилата от Анекс VI към Конвенцията, а резолюциите или циркулярните писма се отнасят до тези, приети от Международната морска организация.

- 1 Данни за кораба
  - 1.1 Име на кораба .....
  - 1.2 IMO номер .....
  - 1.3 Дата, на която килът е бил заложен или корабът е бил на подобен етап на строителство (дд/мм/ггг).....
  - 1.4 Дължина (L)<sup>6</sup> метра.....
- 2 Контрол на емисиите от кораби
  - 2.1 Озоноразрушаващи вещества (правило 12)
    - 2.1.1 Следните пожарогасителни системи, други системи и оборудване, които съдържат озоноразрушаващи вещества, различни от хидрохлорфлуорвъглеродороди (HCFC), инсталирани преди 19 май 2005 г., могат да продължат да функционират:

Система или оборудване	Местоположение на борда	Вещество

Попълва се само по отношение на кораби, построени на или след 1 януари 2016 г., които са специално проектирани и използвани единствено за развлекателни цели и за които, в съответствие с правило 13.5.2.1 или правило 13.5.2.3, не се прилага граничната стойност на емисиите на NO<sub>x</sub>, посочена в правило 13.5.1.1.

2.1.2 Следните системи, съдържащи HCFC, инсталирани преди 1 януари 2020 г., могат да продължат да функционират:

Система или оборудване	Местоположение на борда	Вещество

## 2.2 Азотни окиси (NOx) (правило 13)

2.2.1 Следните корабни дизелови двигатели, монтирани на този кораб, са в съответствие с изискванията на правило 13, както е посочено:

Приложимо правило на Анекс VI към MARPOL (NTC = NO <sub>x</sub> Технически код 2008) (AM = одобрен метод)		Двигател #1	Двигател #2	Двигател #3	Двигател #4	Двигател #5
1	Производител и модел					
2	Сериен номер					
3	Предназначение (приложим(и) цикъл(и) на прилагане — NTC 3.2)					
4	Номинална мощност (kW) (NTC 1.3.11)					
5	Номинална скорост(об./мин.) (NTC 1.3.12)					
6	Идентичен двигател, монтиран на 1/1/2000 г., освободен от 13.1.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Дата на монтиране на идентичен двигател (дд/мм/гггг) съгласно 13.1.1.2					
8a	Значително преустройство (дд/мм/гггг)	13.2.1.1 & 13.2.2				
8b		13.2.1.2 & 13.2.3				
8c		13.2.1.3 & 13.2.3				
9a	Значително преустройство (дд/мм/гггг)	13.3		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9b		13.2.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9c		13.2.3.1		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9D		13.2.3.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9e		13.7.1.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10a		13.4		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10b	13.2.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10c	13.2.2 (не е възможно от трети ред)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10D	13.2.3.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10e	13.5.2 (Освобождавания)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10f	13.7.1.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11a	Зони за контрол на емисиите на NOxTier III	13.5.1.1		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11b		13.2.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11c		13.2.3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Приложимо правило на Анекс VI към MARPOL (NTC = NO <sub>x</sub> Технически код 2008) (AM = одобрен метод)			Двигател #1	Двигател #2	Двигател #3	Двигател #4	Двигател #5
11D		13.7.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	AM <sup>7</sup>	инсталиран	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13		не е наличен в търговската мрежа	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14		не е приложимо	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 2.3 Серни окиси (SO<sub>x</sub> и прахови частици) (правило 14)

2.3.1 Когато корабът оперира извън зоната за контрол на емисиите, посочена в правило 14.3, корабът използва:

- .1 течно гориво със съдържание на сяра, документирано с разписки за доставка на гориво, което не надвишава граничната стойност от 0,50 % m/m, и/или .....
- .2 еквивалентен метод, одобрен в съответствие с правило 4.1, както е посочено в точка 2.6, който е поне толкова ефективен по отношение на намаленията на емисиите на SO<sub>x</sub> в сравнение с използването на течно гориво с пределно допустима стойност за съдържание на сяра от 0,50 % m/m

Вж. Насоките от 2014 г. относно одобрения метод (резолюция MEPC.243(66)).

2.3.2 Когато корабът работи в зоната за контрол на емисиите, посочена в правило 14.3, корабът използва:

- .1 течно гориво със съдържание на сяра, документирано с разписки за доставка на гориво, което не надвишава пределно допустимата стойност от 0,10 % m/m, и/или .....
- .2 еквивалентен метод, одобрена в съответствие с правило 4.1, както е посочено в точка 2.6, който е поне толкова ефективен по отношение на намаленията<sub>на</sub> емисиите на SO<sub>x</sub> в сравнение с използването на течно гориво с пределно допустима стойност за съдържание на сяра от 0,10 % m/m .....

2.3.3 За кораб без еквивалентна договореност, одобрена в съответствие с правило 4.1, както е посочено в параграф 2.6, съдържанието на сяра в течно гориво, превозвано за използване на борда на кораба, не трябва да надвишава 0,50 % m/m, както е документирано в разписките за доставка на гориво .....

2.3.4 Корабът е оборудван с определена(и) точка(и) за вземане на проби в съответствие с правило 14.10 или 14.11 .....

2.3.5 В съответствие с правило 14.12 изискването за монтиране или определяне на точка(и) за вземане на проби в съответствие с правило 14.10 или 14.11 не е приложимо за система за обслужване на течно гориво за гориво с ниска пламна температура за задвижване или експлоатация на борда на кораба .....

2.4 *Летливи органични съединения (ЛОС) (правило 15)*

2.4.1 Танкът има система за събиране на летливи съединения, монтирана и одобрена в съответствие с MSC/Circ.585..... □

2.4.1.1 За танкери, превозващи суров нефт, има одобрен план за управление на ЛОС □

2.4.1.2 Референтен номер на одобрението на плана за управление на ЛОС.....

2.5 *Изгаряне на борда на кораба (правило 16)*

Корабът разполага с инсинератор:

- .1 инсталиран на или след 1 януари 2000 г., който отговаря на:
  - 1.1 резолюция МЕРС.76(40), както е изменена <sup>12</sup>..... □
  - 1.2 резолюция МЕРС.244(66)..... □
- .2 инсталиран преди 1 януари 2000 г., който отговаря на:
  - .2.1 Резолюция МЕРС.59(33)<sup>13</sup>..... □
  - .2.2 Резолюция МЕРС.76(40)<sup>14</sup>..... □

2.2 *Еквиваленти (правило 4)*

На кораба е разрешено да използва следните устройства, материали, уреди или апарати, които се монтират на кораб, или други процедури, алтернативни горива или методи за съответствие, и използвани като алтернатива на тези изисквани от настоящия анекс:

Система или оборудване	Използван еквивалент	Референтен номер на одобрението

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че този списък е точен във всяко отношение.

Издава се на .....  
(място на издаване на протокола)

Дата (дд/мм/гггг).....  
(дата на издаване) (подпис на оправомощено длъжностно лице)

(печат или щемпел на органа)

<sup>12</sup> Изменена с Резолюция МЕРС.93(45).

<sup>13</sup> Изменена с Резолюция МЕРС.92(45).

<sup>14</sup> Изменена с Резолюция МЕРС.93(45).

## Допълнение II

### Изпитвателни цикли и тегловни коефициенти (правило 13)

Следните изпитвателни цикли и тегловни коефициенти се прилагат за проверка на съответствието на корабните дизелови двигатели с приложимата гранична стойност на NOx в съответствие с правило 13 от настоящия анекс, като се използват процедурата за изпитване и методът на изчисление, посочени в ревизирия Технически кодекс NOx от 2008 г.

- .1 за корабни двигатели с постоянни обороти на основното задвижване на кораба, включително дизелоелектрическо задвижване, се прилага изпитвателен цикъл E2.
- .2 за комплекти управляеми витла, се прилага изпитвателен цикъл E2.
- .3 за задвижвани от витла основни и витлови спомагателни двигатели, задвижвани от витло, се прилага цикълът на изпитване E3.
- .4 за спомагателни двигателите с постоянни оборотите се прилага цикъл D2.
- .5 за спомагателни двигатели с променливи обороти, с променливо натоварване, които не са включени по-горе, се прилага изпитвателен цикъл C1.

Изпитвателен цикъл за прилагане на *основно задвижване с постоянни обороти* (включително дизелово-електрическо задвижване и всички инсталации с управляеми витла)

Изпитвателен цикъл от тип E2	Скорост	100 %	100 %	100 %	100 %
	Мощност	100 %	75 %	50 %	25 %
	Тегловен коефициент	0.2	0.5	0.15	0.15

Изпитвателен цикъл за прилагане на *основни и спомагателни двигатели, задвижвани от витла*

Изпитвателен цикъл от тип E3	Скорост	100 %	91 %	80 %	63 %
	Мощност	100 %	75 %	50 %	25 %
	Тегловен коефициент	0.2	0.5	0.15	0.15

Изпитвателен цикъл за прилагане на *спомагателни двигатели с постоянни обороти*

Изпитвателен цикъл от тип D2	Скорост	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Мощност	100 %	75 %	50 %	25 %	10 %
	Тегловен коефициент	0.05	0.25	0.3	0.3	0.1

Изпитвателен цикъл за прилагане на *спомагателни двигатели с променливи обороти и променливо натоварване*

Изпитвателен цикъл от тип C1	Скорост	Оценено				Междиен			Празен ход
	Въртящ момент	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Тегловен коефициент	0.15	0.15	0.15	0.1	0.1	0.1	0.1	0.15

В случай на двигател, който трябва да бъде сертифициран в съответствие с точка 5.1.1 от правило 13, специфичните емисии във всяка отделна точка на режима не трябва да превишават приложимата норма за допустими емисии на NOx с повече от 50 %, освен както следва:

- .1 Точката на режима от 10 % в изпитвателния цикъл D2.
- .2 Точката на режима от 10 % в изпитвателния цикъл C1.
- .3 Точката в режим на празен ход в изпитвателния цикъл C1.

## Допълнение III

### Критерии и процедури за определяне на зони за контрол на емисиите (правила 13.6 и 14.3)

#### 1 Цели

1.1 Целта на настоящото допълнение е да предостави на страните критериите и процедурите за формулиране и представяне на предложения за определяне на зони за контрол на емисиите и да определи коефициентите, които трябва да бъдат взети предвид при оценката на тези предложения от Организацията.

1.2 Емисиите на  $\text{NO}_x$ ,  $\text{SO}_x$  и прахови частици от океански кораби допринасят за концентрация на замърсяване на въздуха в градовете и крайбрежните райони по. Неблагоприятните последици за общественото здраве и околната среда, свързани със замърсяването на въздуха, включват преждевременна смъртност, кардиопулмонална болест, рак на белия дроб, хронични респираторни заболявания, аудификация и еутрофикация.

1.3 Дадена зона за контрол на емисиите следва да бъде разгледана за приемане от Организацията, ако е подкрепена от доказана необходимост от предотвратяване, намаляване и контрол на емисиите на  $\text{NO}_x$  или  $\text{SO}_x$  и прахови частици или на всички три вида емисии от кораби (наричани по-долу „емисии“).

#### 2 Процес за определяне на зони за контрол на емисиите

2.1 Предложение до Организацията за определяне на зона за контрол на емисиите за  $\text{NO}_x$  или  $\text{SO}_x$  и праховите частици или и на трите вида емисии може да се представя само от страните. Когато две или повече страни имат общ интерес в определена област, те следва да формулират координирано предложение.

2.2 Предложението за определяне на даден район като зона за контрол на емисиите следва да бъде представено на Организацията в съответствие с правилата и процедурите, установени от организацията.

#### 3 Критерии за определяне на зона за контрол на емисиите

3.1 Предложението включва:

- .1 ясно очертаване на предложената зона за контрол, заедно с референтна диаграма, на която е маркирана зоната;
- .2 вида или типовете емисии, които се предлагат за контрол (т.е.  $\text{NO}_x$  или  $\text{SO}_x$  и прахови частици или и трите вида емисии);
- .3 описание на човешкото население и зоните на околната среда, изложени на риск от въздействието на емисиите от корабите;
- .4 оценка, че емисиите от кораби, опериращи в зона за контрол, допринасят за концентрацията на замърсяване на въздуха в околната среда или за неблагоприятни въздействия върху околната среда. Тази оценка включва описание на въздействието на съответните емисии върху човешкото здраве и околната

среда, като например неблагоприятни въздействия върху сухоземните и водните екосистеми, зони с естествена производителност, критични местообитания, качество на водата, човешкото здраве и зони с културно и научно значение, ако е приложимо. Посочват се източниците на съответните данни, включително използваните методики;

- .5 съответна информация, отнасяща се до метеорологичните условия в предложената зона за контрол, за населението и околната среда, изложени на риск, по-специално преобладаващите ветрови модели, или топографски, геоложки, океанографски, морфологични или други условия, които допринасят за концентрациите на замърсяване на въздуха в околната среда или за неблагоприятни въздействия върху околната среда;
- .6 естеството на корабния трафик в предложената зона за контрол на емисиите, включително моделите и гъстотата на този трафик;
- .7 описание на мерките за контрол, предприети от предлагащата(ите) страна(и) по отношение на наземните източници на  $\text{NO}_x$ ,  $\text{SOX}_x$  и емисиите на прахови частици, засягащи човешкото население и изложените на риск екологични зони, които са налице и функционират едновременно с разглеждането на мерките, които трябва да бъдат приети във връзка с разпоредбите на правила 13 и 14 от Анекс VI; и
- .8 относителните разходи за намаляване на емисиите от кораби в сравнение с контрола на сушата и икономическото въздействие върху международното търговско корабоплаване.

3.2 Географските ограничения на зоната за контрол на емисиите ще се основават на съответните критерии, посочени по-горе, включително емисиите и отлаганията от кораби, плаващи в предложената зона, моделите на движение и гъстотата и условията на вятъра.

#### **4 Процедури за оценка и приемане на зони за контрол на емисиите от Организацията**

4.1 Организацията разглежда всяко предложение, представено ѝ от страна или страни.

4.2 При оценката на предложението Организацията взема предвид критериите, които трябва да бъдат включени във всяко предложение за приемане, както е посочено в раздел 3 по-горе.

4.3 Зона за контрол на емисиите се определя чрез изменение на настоящия анекс, което се разглежда, приема и влиза в сила в съответствие с член 16 от настоящата конвенция.

#### **5 Експлоатация на зоните за контрол на емисиите**

5.1 Страните, които имат кораби, плаващи в района, се насърчават да представят на Организацията всякакви опасения относно функционирането на зоната.



## Допълнение IV

### Одобрение на типа и експлоатационни ограничения за корабни инсинератори (правило 16)

1 Корабните инсинератори, описани в правило 16.6.1, трябва да притежават сертификат за одобрение на типа на ИМО за всеки инсинератор. За да се получи такова свидетелство, инсинераторът трябва да бъде проектиран и изграден съгласно одобрен стандарт, както е описано в правило 16.6.1. Всеки модел подлежи на определено изпитване за одобрение на типа в завода или в одобрено изпитвателно съоръжение и под отговорността на администрацията, като за целите на изпитването за одобрение на типа се използва следната стандартна спецификация за горивото/отпадъците, за да се определи дали инсинераторът работи в границите, определени в точка 2 от настоящото допълнение:

Нефтени остатъци, утайки (слъдж), състоящи се от:	75 % слъдж от тежко течно гориво (HFO); 5 % отпадъчно смазочно масло; и 20 % емулгирана вода.
--	---

Твърди отпадъци, състоящи се от:	50 % хранителни отпадъци; 50 % отпадъци, съдържащи: приблизително 30 % хартия, 40 % картон, 10 % парцали, 20 % пластмаса.
----------------------------------	--

Сместа ще има до 50 % влага и 7 % незапалими твърди вещества.

2 Инсинераторите, описани в правило 16.6.1, трябва да работят в следните граници:

О <sub>2</sub> в горивната камера:	6—12 %
СО в максимални средни стойности на димните газове:	200 mg/MJ
Максимално средно съдържание на броя на саждите:	Bacharach 3 или Ringelmann 1 (20 % непрозрачност) (по-висок брой сажди е приемлив само за много кратки периоди, като например стартиране)
Неизгорели компоненти в остатъци от пепел:	Максимум 10 тегловни %
Температурен диапазон на изхода на димните газове в горивната камера:	850—1 200 °C

## Допълнение V

### Информация, която трябва да се съдържа в разписката за доставено гориво (правило 18.5)

- 1 Име и IMO номер на приемащия кораб
- 2 Пристанище
- 3 Дата на започване на доставката
- 4 Име, адрес и телефонен номер на доставчика на корабно гориво
- 5 Наименование(я) на продукта
- 6 Количество в метрични тонове
- 7 Плътност при 15 °C ( $\text{kg/m}^3$ )
- 8 Съдържание на сяра (% m/m)
- 9 Декларация, подписана и заверена от представителя на доставчика на течно гориво, че горивото се доставя в съответствие с правило 18.3 от настоящия анекс и съдържанието на сяра в доставяното течно гориво не надвишава:
  - граничната стойност, посочена в правило 14.1 от настоящия анекс;
  - граничната стойност, посочена в правило 14.4 от настоящия анекс; или
  - определената от купувача гранична стойност от (% m/m), попълнена от представителя на доставчика на течно гориво, и въз основа на уведомлението на купувача, че течното гориво:
    - .1 е предназначено за използване в комбинация с еквивалентен метод в съответствие с правило 4 от настоящия анекс; или
    - .2 подлежи на съответно освобождаване, за да може кораб да провежда изпитвания за намаляване на емисиите на серни окиси и изследване на технологиите за контрол в съответствие с правило 3.2 от настоящия анекс.

Декларацията се попълва от представителя на доставчика на течното гориво, като се маркира приложимото(ите) поле(та) с кръст (x).

## Допълнение VI

### Процедури за проверка на проба от течно гориво по Анекс VI към MARPOL (правило 18.8.2 или правило 14.8)

Настоящата процедура за проверка се използва, за да се определи дали горивото, доставено, използвано или превозвано за използване на борда на кораб, отговаря на приложимата гранична стойност на сяра по правило 14 от настоящия анекс.

Настоящото допълнение се отнася до следните представителни образци на течно гориво от Анекс VI към MARPOL:

Част 1 — проба от течно гориво, доставено в съответствие с правило 18.8.1, наричано по-долу „подадена по MARPOL проба“, както е определено в правило 2.1.22.

Част 2 — образец от използваното гориво, предназначени да бъдат използвани или пренасяни на борда в съответствие с правило 14.8, наричано по-долу „проба в работен режим“, както е определено в правило 2.1.16, и „проба на борда“<sup>3</sup>, както е определено в правило 2.1.24.

#### Част 1 — Подадена MARPOL проба

##### 1 Общи изисквания

1.1 Представителната проба от течно гориво, която се изисква съгласно правило 18.8.1 (подадената MARPOL проба), се използва за проверка на съдържанието на сяра в горивото, доставено на кораб.

1.2 Всяка страна, чрез своя компетентен орган, управлява процедурата за проверка.

1.3 Лаборатория, провеждаща процедурата за изпитване на съдържанието на сяра, посочена в настоящото допълнение, има валидна акредитация<sup>4</sup> по отношение на метода за изпитване, който ще се използва.

##### 2 Процедура за изпитване, част 1

2.1 Подадената MARPOL проба се пренася от компетентния орган до лабораторията.

2.2 Лабораторията:

- .1 в протокола от изпитването се записват данните за номера на пломбата и етикета на пробата;
- .2 записва състоянието на печата на пробата, както е получено в протокола за изпитване;  
и
- .3 отхвърля всяка проба, при която печатът е бил счупен преди получаването му, и записва това отхвърляне в протокола от изпитването.

Проби, взети в съответствие с *Насоките от 2009 г. за вземане на проби от течно гориво за определяне на съответствието с Анекс VI към MARPOL* (резолюция МЕРС.182(59)).

Проби, взети в съответствие с *Насоките от 2019 г. за вземане на проби на борда за проверка на съдържанието на сяра в използваното на борда на корабите течно гориво* (МЕРС.1/Circ.864/Rev.1).

Вж. *Насоките от 2020 г. за вземане на проби на борда от течно гориво, предназначено за използване или получено за използване на борда на кораб* (MEPC.1/Circ.889).

Лабораторията трябва да бъде акредитирана по ISO/IEC 17025:2017 или еквивалентен стандарт за извършване на дадено изпитване за съдържание на сяра ISO 8754:2003.

2.3 Ако получената пломба на получената проба не е счупена, лабораторията пристъпва към процедурата за изпитване и:

- .1 отпечатва на пробата;
- .2 гарантира, че пробата е напълно хомогенизирана;
- .3 взема две подпроби от пробата; и
- .4 повторно запечатва пробата и записва новите данни за повторното запечатване в протокола от изпитването.

2.4 Двете подпроби се проверяват последователно в съответствие с определения метод за изпитване, посочен в правило 2.1.30 от настоящия анекс. За целите на настоящата процедура за проверка, резултатите от анализа на изпитването се наричат „1А“ и „1В“:

- .1 резултати 1А и 1В се записват в протокола от изпитването в съответствие с изискванията на метода за изпитване; и
- .2 ако резултатите от 1А и 1В са в рамките на повторемостта ( $r$ ) на метода за изпитване, резултатите се считат за валидни; или
- .3 ако резултатите 1А и 1В не са в рамките на повторемостта ( $r$ ) на метода за изпитване, и двата резултата се отхвърлят и се вземат две нови подпроби от лабораторията и се изпитват. Бутилката за проби се запечатва повторно в съответствие с точка 2.3.4, след като са взети новите подпроби.
- .4 в случай на два неуспешни опита за постигане на повторемост между 1А и 1В, причината за тази неизправност се изследва от лабораторията и се отстранява преди да се предприеме по-нататъшно изпитване на пробата. При разрешаване на проблема с повторемостта се вземат две нови подпроби в съответствие с точка 2.3. Пробата се запечатва отново в съответствие с точка 2.3.4, след като са взети новите подпроби.

2.5 Ако резултатите от изпитването от 1А и 1В са валидни, се изчислява средната стойност на тези два резултата. Средната стойност се нарича „X“ и се записва в протокола от изпитването:

- .1 ако резултатът X е равен на или по-малък от приложимата гранична стойност, изисквана съгласно правило 14, се счита, че течното гориво отговаря на изискването; или
- .2 ако резултатът X е по-голям от приложимата гранична стойност, изисквана от правило 14, се счита, че течното гориво не отговаря на изискването.

Изчисляване на повторемостта ( $r$ ) в съответствие с ISO 4259:2017—2 и както е определено в използвания метод за изпитване.

**Таблица 1: Резюме на част 1, процедура за подадена по MARPOL проба**

Въз основа на метода за изпитване, посочен в правило 2.1.30 от настоящия анекс		
Приложима гранична стойност % m/m: V	Резултат 2.5.1: $X \leq V$	Резултат 2.5.2: $X > V$
0.10	Отговаря на изискването	Не отговаря на изискването
0.50		
	Резултат X, докладван с точност до втория знак след десетичната запетая	

2.6 Крайните резултати, получени от тази процедура за проверка (изпитване), се оценяват от компетентния орган.

2.7 Лабораторията предоставя копие от протокола от изпитването на компетентния орган, извършващ процедурата за проверка.

## **Част 2 — В работен режим и бордови проби**

### *3 Общи изисквания*

3.1 Проба в работен режим или бордова проба, според случая, се използва за проверка на съдържанието на сяра в течното гориво, от тази проба от течно гориво в точката на вземане на проби.

3.2 Всяка страна, чрез своя компетентен орган, управлява процедурата за проверка.

3.3 Лаборатория, провеждаща процедурата за изпитване на съдържанието на сяра, посочена в настоящото допълнение, има валидна акредитация по отношение на метода за изпитване, който ще се използва.

Лабораторията трябва да бъде акредитирана по ISO/IEC 17025:2017 или еквивалентен стандарт за извършване на дадено изпитване за съдържание на сяра ISO 8754:2003.

### *4 Процедура за проверка, част 2*

4.1 Проба в работен режим или бордовата проба се пренася от компетентния орган до лабораторията.

4.2 Лабораторията:

- .1 в протокола от изпитването се записват данните за номера на пломбата и етикета на пробата;
- .2 записва състоянието на печата на пробата, както е получена в протокола за изпитване;  
и
- .3 отхвърля всяка проба, при която печатът е бил счупен преди получаването му, и

записва това отхвърляне в протокола за изпитване.

4.3 Ако получената пломба на получената проба не е счупена, лабораторията пристъпва към процедурата за проверка и:

- .1 отпечатва на пробата;
- .2 гарантира, че пробата е напълно хомогенизирана;
- .3 взема две подпроби от пробата; и
- .4 повторно запечатва на пробата и записва новите данни за повторното запечатване в протокола от изпитването.

4.4 Двете подпроби се проверяват последователно в съответствие с определения метод за изпитване, посочен в правило 2.1.30 от настоящия анекс. За целите на настоящата част 2 получените резултати се наричат „2А„и „2В“:

- .1 резултати 2А и 2В се записват в протокола от изпитването в съответствие с изискванията на метода за изпитване; и
- .2 ако резултатите от 2А и 2В са в рамките на повторемостта ( $r$ ) на метода за изпитване, резултатите се считат за валидни; или
- .3 ако резултатите от 2А и 2В не са в рамките на повторемостта ( $r$ ) на метода за изпитване, и двата резултата се отхвърлят и се вземат две нови подпроби от лабораторията и се изпитват. Бутилката за проби се запечатва повторно в съответствие с точка 4.3.4, след като са взети новите подпроби; и
- .4 в случай на два неуспешни опита за постигане на повторемост между 2А и 2В, причината за тази неизправност се изследва от лабораторията и се отстранява преди да се предприеме по-нататъшно изпитване на пробата. При разрешаване на проблема с повторемостта се вземат две нови подпроби в съответствие с точка 4.3. Пробата се запечатва отново в съответствие с точка 4.3.4, след като са взети новите подпроби.

4.5 Ако резултатите от изпитването на 2А и 2В са валидни, се изчислява средната стойност на тези два резултата. Тази средна стойност се нарича „Z“ и се записва в протокола от изпитването:

- .1 ако Z е по-малко или равно на приложимата гранична стойност, изисквана от правило 14, се счита, че съдържанието на сяра в течното гориво, представено от изпитваната проба, отговаря на изискването;
- .2 ако Z е по-голяма от приложимата гранична стойност, изисквана съгласно правило 14, но по-малка или равна на приложимата гранична стойност + 0,59R (когато R е възпроизводимостта на метода за изпитване),<sup>8</sup> се счита, че съдържанието на сяра в горивното масло, представено от изпитваната проба, отговаря на изискването; или
- .3 ако Z е по-голяма от приложимата гранична стойност, изисквана от правило 14 + 0,59R, се счита, че съдържанието на сяра в течното гориво, от изпитваната проба, не отговаря на изискването.

Изчисляване на повторемостта ( $r$ ) в съответствие с ISO 4259:2017—2 и както е определено в използвания метод за изпитване.

Изчисляване на възпроизводимостта (R) в съответствие с ISO 4259:2017—2 и както е определено в използвания метод за изпитване.

**Таблица 2: Обобщение на процедурата за вземане на проби в работен режим или на борда<sup>9</sup>**

Въз основа на метода за изпитване, посочен в правило 2.1.30 от настоящия анекс				
Приложима гранична стойност %m/m: V	Стойност на изпитвателното отклонение: W	Резултат 4.5.1: $Z \leq V$	Резултат 4.5.2: $V < Z \leq W$	Резултат 4.5.3: $Z > W$
0.10	0.11	Отговаря на изискването	Отговаря на изискването	Не отговаря на изискването
0.50	0.53			
		Резултат Z, докладван до втория знак след десетичната запетая		

4.6 Крайните резултати, получени от тази процедура за проверка, се оценяват от компетентния орган.

4.7 Лабораторията предоставя копие от протокола от изпитването на компетентния орган, извършващ процедурата за проверка.

Резултатите от изпитванията, предприети от дружеството или от други субекти, са извън процеса на MARPOL и поради това следва да се вземат предвид в рамките на подхода, даден от ISO 4259:2017—2 по отношение на взетите проби от получателя.

## Допълнение VII

### Зони за контрол на емисиите (правила 13.6 и 14.3)

1 Границите на зоните за контрол на емисиите, определени съгласно правила 13.6 и 14.3, различни от зоните на Балтийско море и Северно море, са посочени в настоящото допълнение.

2 Северна Америка се състои от:

.1 морската зона, разположена край тихоокеанското крайбрежие на Съединените щати и Канада, ограничена от геодезични линии, свързващи следните координати:

Точка	Географска ширина	Дължина
1	32° 32'.10 N	117° 06'.11 W
2	32° 32'.04 N	117° 07'.29 W
3	32° 31'.39 N	117° 14'.20 W
4	32° 33'.13 N	117° 15'.50 W
5	32° 34'.21 N	117° 22'.01 W
6	32° 35'.23 N	117° 27'.53 W
7	32° 37'.38 N	117° 49'.34 W
8	31° 07'.59 N	118° 36'.21 W
9	30° 33'.25 N	121° 47'.29 W
10	31° 46'.11 N	123° 17'.22 W
11	32° 21'.58 N	123° 50'.44 W
12	32° 56'.39 N	124° 11'.47 W
13	33° 40'.12 N	124° 27'.15 W
14	34° 31'.28 N	125° 16'.52 W
15	35° 14'.38 N	125° 43'.23 W
16	35° 44'.00 N	126° 18'.53 W
17	36° 16'.25 N	126° 45'.30 W
18	37° 01'.35 N	127° 07'.18 W
19	37° 45'.39 N	127° 38'.02 W
20	38° 25'.08 N	127° 53'.00 W
21	39° 25'.05 N	128° 31'.23 W
22	40° 18'.47 N	128° 45'.46 W
23	41° 13'.39 N	128° 40'.22 W
24	42° 12'.49 N	129° 00'.38 W
25	42° 47'.34 N	129° 05'.42 W
26	43° 26'.22 N	129° 01'.26 W
27	44° 24'.43 N	128° 41'.23 W
28	45° 30'.43 N	128° 40'.02 W
29	46° 11'.01 N	128° 49'.01 W
30	46° 33'.55 N	129° 04'.29 W
31	47° 39'.55 N	131 15'.41 W
32	48° 32'.32 N	132° 41'.00 W
33	48° 57'.47 N	133° 14'.47 W



Точка	Географска ширина	Дължина
34	49'22'39 N	134'15'51 W
35	50'01'52 N	135'19'.01 W
36	51'03'18 N	136'45'45 W
37	51'54'.04 N	137'41'54 W
38	52'45'12 N	138'20. 14 W
39	53'29'20 N	138'40'.36 W
40	53'40'39 N	138'48'53 W
41	54'13'45 N	139'32'.38 W
42	54'39'25 N	139'56'19 W
43	55'20'18 N	140'55'45 W
44	56'07'.12 N	141'36'18 W
45	56'28'32 N	142'17'19 W
46	56'37'19 N	142'48'57 W
47	58'51'.04 N	153'15'03 W

.2 морските зони, разположени край атлантическото крайбрежие на Съединените щати, Канада и Франция (Saint- Pierre-et-Miquelon) и крайбрежието на Мексиканския залив на Съединените щати, заобиколени от геодезични линии, свързващи следните координати:

Точка	Географска ширина	Дължина
1	60° 00'.00 N	64° 09'.36 W
2	60° 00'.00 N	56° 43'.00 W
3	58° 54'.01 N	55° 38'.05 W
4	57° 50'.52 N	55° 03'.47 W
5	57° 35'.13 N	54° 00'.59 W
6	57° 14'.20 N	53° 07'.58 W
7	56° 48'.09 N	52° 23'.29 W
8	56° 18'.13N	51° 49'.42 W
9	54° 23'.21 N	50° 17'.44 W
10	53° 44'.54 N	50° 07'.17W
11	53° 04'.59 N	50° 10'.05W
12	52° 20'.06 N	49° 57'.09 W
13	51'34'20 N	48'52'45 W
14	50'40. 15 N	48'16'.04 W
15	50'02'28 N	48'07'03 W
16	49'24'.03 N	48'09'35 W
17	48'39'22 N	47'55'17 W
18	47'24'25 N	47'46'56 W
19	46'35'.12 N	48'00'54 W
20	45'19'45 N	48'43'28 W
21	44'43'38 N	49'16'.50 W

Точка	Географска ширина	Дължина
22	44'16'38 N	49'51'23 W
23	43'53'15 N	50'34'01 W
24	43'36'.06 N	51'20'41 W
25	43'23'39 N	52'17'22 W
26	43'19'30 N	53'20'13 W
27	43'21'14 N	54'09'20 W
28	43'29'41 N	55'07'41 W
29	42'40. 12 N	55'31'44 W
30	41'58'19 N	56'09'34 W
31	41'20'21 N	57'05'.13 W
32	40'55'34 N	58'02'35 W
33	40'41'38 N	59'05'18W
34	40'38'33 N	60'12'20 W
35	40'45'46 N	61'14'03 W
36	41'04'32 N	62'17'49 W
37	40'36'35 N	63'10'49 W
38	40'17'32 N	64'08'37 W
39	40'07'46 N	64'59'31 W
40	40'05'.44 N	65'53'.07 W
41	39'58'.05 N	65'59'31 W
42	39'28'24 N	66'21'14W
43	39'01'34 N	66'48'33 W
44	38'39'16 N	67'20'39 W
45	38'19'.20 N	68'02'01 W
46	38'05'29 N	68'46'35 W
47	37'58'.14 N	69'34'.07 W
48	37'57'47 N	70'24'09 W
49	37'52'46 N	70'37'30 W
50	37'18'37 N	71'08'33 W
51	36'32'.25 N	71'33'39 W
52	35'34'38 N	71'26'.02 W
53	34'33'.10 N	71'37'.04 W
54	33'54'49 N	71'52'35 W
55	33'19'23 N	72'17'12 W
56	32'45'31 N	72'54'.05 W
57	31'55'13 N	74'12'.02 W
58	31'27'.14 N	75'15'20W
59	31'03'.16 N	75'51'18W
60	30'45'42 N	76'31'38 W
61	30'12'48 N	77'18'29 W
62	29'25'17 N	76'56'42 W

Точка	Географска ширина	Дължина
63	28'36'39 N	76'48'00 W
64	28'17'13 N	76'40. 10W
65	28'17'12 N	79'11'23 W
66	27'52'36 N	79'28'35 W
67	27'26'.01 N	79'31'38 W
68	27'16'13 N	79'34'18W
69	27'11'34 N	79'34'36 W
70	27'05'39 N	79'35'19 W
71	27'00'28 N	79'35'17 W
72	26'55'16 N	79'34'39 W
73	26'53'38 N	79'34'27 W
74	26'45'46 N	79'32'41 W
75	26'44'30 N	79'32'23 W
76	26'43'.40 N	79'32'.20 W
77	26'41'12 N	79'32'.01 W
78	26'38'13 N	79'31'32 W
79	26'36'30 N	79'31'.06 W
80	26'35'21 N	79'30'30 W
81	26'34'31 N	79'30'46 W
82	26'34'11 N	79'30'38 W
83	26'31'.12 N	79'30'15 W
84	26'29'.05 N	79'29'33 W
85	26'25'31 N	79'29'38 W
86	26'23'29 N	79'29'35 W
87	26'23'21 N	79'29'34 W
88	26'18'37 N	79'31'35 W
89	26'15'26 N	79'33'17 W
90	26'15'13 N	79'33'23 W
91	26'08'.09 N	79'35'33 W
92	26'07'47 N	79'36'.09 W
93	26'06'39 N	79'36'35 W
94	26'02'32 N	79'38'22 W
95	25'59'30 N	79'40'03 W
96	25'59'.16 N	79'40'08 W
97	25'57'.48 N	79'40'38 W
98	25'56'.18 N	79'41'.06 W
99	25'54'.04 N	79'41'38 W
100	25'53'24 N	79'41'46 W
101	25'51'34 N	79'41'39 W
102	25'49'33 N	79'42'.16W
103	25'48'24 N	79'42'23 W

Точка	Географска ширина	Дължина
104	25'48'.20 N	79'42'24 W
105	25'46'.26 N	79'42'44 W
106	25'46'.16 N	79'42'45 W
107	25'43'.40 N	79'42'39 W
108	25'42'31 N	79'42'48 W
109	25'40'37 N	79'42'27 W
110	25'37'24 N	79'42'27 W
111	25'37'.08 N	79'42'27 W
112	25'31'03 N	79'42'12 W
113	25'27'39 N	79'42'11 W
114	25'24'.04 N	79'42'12 W
115	25'22'21 N	79'42'.20 W
116	25'21'29 N	79'42'.08 W
117	25'16'32 N	79'41'24 W
118	25'15'37 N	79'41'31 W
119	25'10'39 N	79'41'31 W
120	25'09'31 N	79'41'36 W
121	25'09'03 N	79'41'45 W
122	25'03'35 N	79'42'29 W
123	25'03'.00 N	79'42'36 W
124	25'00'30 N	79'44'.05 W
125	24'59'.03 N	79'44'48 W
126	24'55'28 N	79'45'37 W
127	24'44. 18 N	79'49'24 W
128	24'43'.04 N	79'49'38 W
129	24'42'36 N	79'50'30 W
130	24'41'47 N	79'52'37 W
131	24'38'32 N	79'59'38 W
132	24'36'27 N	80'03'31 W
133	24'33'18 N	80'12'43 W
134	24'33'.05 N	80'13'21 W
135	24'32'.13 N	80'15'16W
136	24'31'27 N	80'16'35 W
137	24'30'37 N	80'17'47 W
138	24:30. 14 N	80'19'21 W
139	24'30'06 N	80'19'44 W
140	24'29'38 N	80'21'05 W
141	24'28. 18 N	80'24'35 W
142	24'28'.06 N	80'25'10W
143	24'27'23 N	80'27'20 W
144	24'26'30 N	80'29'30 W

Точка	Географска ширина	Дължина
145	24'25'.07 N	80'32'22 W
146	24'23'30 N	80'36'09 W
147	24'22'33 N	80'38'56 W
148	24'22'.07 N	80'39'51 W
149	24'19'31 N	80'45'21 W
150	24'19'.16 N	80'45'47 W
151	24'18'38 N	80'46'49 W
152	24'18'35 N	80'46'54 W
153	24'09'51 N	80'59'47 W
154	24'09'48 N	80'59'51 W
155	24'08'.58 N	81'01'07 W
156	24'08'30 N	81'01'51 W
157	24'08'26 N	81'01'57 W
158	24'07'28 N	81'03'06 W
159	24'02'20 N	81'09'05 W
160	24'00'00 N	81'11'16W
161	23'55'32 N	81'12'55 W
162	23'53'52 N	81'19'43 W
163	23'50'52 N	81'29'59 W
164	23'50'02 N	81'39'59 W
165	23'49'.05 N	81'49'59 W
166	23'49'.05 N	82'00'11 W
167	23'49'42 N	82'09'59 W
168	23'51'14 N	82'24'59 W
169	23'51'14 N	82'39'59 W
170	23'49'42 N	82'48'53 W
171	23'49'32 N	82'51'11 W
172	23'49'24 N	82'59'59 W
173	23'49'52 N	83'14'59 W
174	23'51'22 N	83'25'49 W
175	23'52'27 N	83'33'.01 W
176	23'54'.04 N	83'41'35 W
177	23'55'47 N	83'48'11 W
178	23'58'38 N	83'59'59 W
179	24'09'37 N	84'29'27 W
180	24'13'20 N	84'38'39 W
181	24'16'41 N	84'46'.07 W
182	24'23'30 N	84'59'59 W
183	24'26'37 N	85'06'19 W
184	24'38'57 N	85'31'54W
185	24'44. 17 N	85'43'.11 W

Точка	Географска ширина	Дължина
186	24° 53'.57 N	85° 59'.59 W
187	25° 10'.44 N	86° 30'.07 W
188	25° 43'.15 N	86° 21'.14W
189	26° 13'.13 N	86° 06'.45 W
190	26° 27'.22 N	86° 13'.15 W
191	26° 33'.46 N	86° 37'.07 W
192	26° 01'.24 N	87° 29'.35 W
193	25° 42'.25 N	88° 33'.00 W
194	25° 46'.54 N	90° 29'.41 W
195	25° 44'.39 N	90° 47'.05 W
196	25° 51'.43 N	91° 52'.50W
197	26° 17'.44 N	93° 03'.59 W
198	25° 59'.55 N	93° 33'.52 W
199	26° 00'.32 N	95° 39'.27 W
200	26° 00'.33 N	96° 48'.30 W
201	25° 58'.32 N	96° 55'.28 W
202	25° 58'.15 N	96° 58'.41 W
203	25° 57'.58 N	97° 01'.54 W
204	25° 57'.41 N	97° 05'.08 W
205	25° 57'.24 N	97° 08'.21 W
206	25° 57'.24 N	97° 08'.47 W

3 морската зона, разположена между бреговете на Хавайските острови Хавай, Мауи, Оаху, Молока'и, Ниихау, Кауаи, Ланаи и Кахо'олаве, заобиколена от геодезически линии, свързващи следните координати:

Точка	Географска ширина	Дължина
1	22° 32'.54 N	153° 00'.33 W
2	23° 06'.05 N	153° 28'.36 W
3	23° 32'.11 N	154° 02'.12 W
4	23° 51'.47 N	154° 36'.48 W
5	24° 21'.49 N	155° 51'.13 W
6	24° 41'.47 N	156° 27'.27 W
7	24° 57'.33 N	157° 22'.17 W
8	25° 13'.41 N	157° 54'.13 W
9	25° 25'.31 N	158° 30'.36 W
10	25° 31'.19N	159° 09'.47 W
11	25° 30'.31 N	159° 54'.21 W
12	25° 21'.53 N	160° 39'.53 W
13	25° 00'.06 N	161° 38'.33W
14	24° 40'.49 N	162° 13'.13W
15	24° 15'.53 N	162° 43'.08 W

Точка	Географска ширина	Дължина
16	23° 40'.50 N	163° 13'.00 W
17	23° 03'.20 N	163° 32'.58 W
18	22° 20'.09 N	163° 44'.41 W
19	21° 36'.45 N	163° 46'.03 W
20	20° 55'.26 N	163° 37'.44 W
21	20° 13'.34 N	163° 19'.13W
22	19° 39'.03 N	162° 53'.48 W
23	19° 09'.43 N	162° 20'.35 W
24	18° 39'.16 N	161° 19'.14 W
25	18° 30'.31 N	160° 38'.30 W
26	18°29'.31 N	159° 56'.17 W
27	18° 10'.41 N	159° 14'.08 W
28	17° 31'.17 N	158° 56'.55W
29	16° 54'.06 N	158° 30'.29 W
30	16° 25'.49 N	157° 59'.25 W
31	15° 59'.57 N	157° 17'.35 W
32	15° 40'.37 N	156° 21'.06W
33	15° 37'.36 N	155° 22'.16 W
34	15° 43'.46 N	154° 46'.37 W
35	15° 55'.32 N	154° 13'.05 W
36	16° 46'.27 N	152° 49'.11 W
37	17° 33'.42 N	152° 00'.32 W
38	18° 30'.16 N	151° 30'.24 W
39	19° 02'.47 N	151° 22'.17 W
40	19° 34'.46 N	151° 19'.47 W
41	20° 07'.42 N	151° 22'.58 W
42	20° 38'.43 N	151° 31'.36W
43	21° 29'.09N	151° 59'.50 W
44	22° 06'.58 N	152° 31'.25 W
45	22° 32'.54 N	153° 00'.33 W

3 Районът на Карибско море на Съединените щати включва:

- .1 морската зона, разположена край бреговете на Атлантическия и Карибския басейн на Пуерто Рико и Вирджинските острови на Съединените щати, заобиколена от геодезически линии, свързващи следните координати:

Точка	Географска ширина	Дължина
1	17° 18'.37 N	67° 32'.14 W
2	19° 11'.14 N	67° 26'.45 W
3	19° 30'.28 С.Ш.	65° 16'.48W
4	19° 12'.25 N	65° 06'.08 W
5	18° 45'.13 N	65° 00'.22 W
6	18° 41'.14 N	64° 59'.33 W

Точка	Географска ширина	Дължина
7	18°29'.22 N	64° 53'.51 W
8	18° 27'.35 N	64° 53'.22 W
9	18° 25'.21 N	64° 52'.39 W
10	18° 24'.30 N.	64° 52'.19W
11	18° 23'.51 N	64° 51'.50 W
12	18° 23'.42 N	64° 51'.23W
13	18° 23'.36 N	64° 50'.17W
14	18° 23'.48 N	64° 49'.41 W
15	18° 24'.11 N	64° 49'.00 W
16	18°24'.28 N	64° 47'.57 W
17	18° 24'.18 N	64° 47'.01 W
18	18° 23'.13 N	64° 46'.37 W
19	18° 22'.37 N	64° 45'.20 W
20	18° 22'.39 N	64° 44'.42 W
21	18° 22'.42 N	64° 44'.36 W
22	18° 22'.37 N	64° 44'.24 W
23	18° 22'.39 N	64° 43'.42 W
24	18° 22'.30 N	64° 43'.36 W
25	18° 22'.25 N	64° 42'.58 W
26	18° 22'.26 N	64° 42'.28 W
27	18° 22'.15 N	64° 42'.03 W
28	18° 22'.22 N	64° 40'.60 W
29	18° 21'.57 N	64° 40'.15W
30	18° 21'.51 N	64° 38'.23 W
31	18° 21'.22 N	64° 38'.16W
32	18° 20'.39 N	64° 38'.33 W
33	18° 19'.15 N	64° 38'.14 W
34	18° 19'.07 N	64° 38'.16W
35	18° 17'.23N	64° 39'.38 W
36	18° 16'.43 N	64° 39'.41 W
37	18° 11'.33N	64° 38'.58 W
38	18° 03'.02 N	64° 38'.03 W
39	18° 02'.56 N	64° 29'.35 W
40	18° 02'.51 N	64° 27'.02 W
41	18° 02'.30 N	64° 21'.08W
42	18° 02'.31 N	64° 20'.08 W
43	18° 02'.03 N	64° 15'.57W
44	18°00'.12 N	64° 02'.29 W
45	17° 59'.58 N	64° 01'.04 W
46	17° 58'.47 N	63° 57'.01 W
47	17° 57'.51 N	63° 53'.54 W
48	17° 56'.38 N	63° 53'.21 W
49	17° 39'.40 N	63° 54'.53 W



<b>Точка</b>	<b>Географска ширина</b>	<b>Дължина</b>
50	17° 37'.08 N	63° 55'.10 W
51	17° 30'.21 N	63° 55'.56 W
52	17° 11'.36N	63° 57'.57 W
53	17° 05'.00 N	63° 58'.41 W
54	16° 59'.49 N	63° 59'.18W
55	17° 18'.37 N	67° 32'.14 W

Допълнение VIII

Международно свидетелство за енергийна ефективност (IEE)

МЕЖДУНАРОДНО СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ЕНЕРГИЙНА ЕФЕКТИВНОСТ

Издадено съгласно разпоредбите на Протокола от 1997 г., изменен, за изменение на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с Протокола към нея от 1978 г. (наричана по-долу „Конвенцията“), под ръководството на правителството на:

*(пълно наименование на държавата)*

от .....

*(пълно име на компетентното лице или организация, упълномощена съгласно разпоредбите на Конвенцията)*

**Данни за кораб**

Име на кораба .....

Отличителен номер или позивни .....

Пристанище на регистрацията .....

Бруто тонаж .....

ИМО номер .....

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, ЧЕ:

- 1 корабът е бил прегледан в съответствие с правило 5.4 от Анекс VI към Конвенцията; и
- 2 прегледът показва, че корабът отговаря на приложимите изисквания в правила 22, 23, 24, 25 и 26.

Дата на завършване на прегледа, на който се основава настоящото свидетелство: (дд/мм/ггг)

Издадено в .....

*(място на издаване на свидетелството)*

(дд/мм/гггг): .....

*(дата на издаване)  
лице*

*(подпис на оправомощено длъжностно  
лице  
издаване на  
свидетелството)*

*(печат или щемпел на органа)*

В съответствие със схемата на ММО за идентификационен номер на кораба (резолюция А.1117(30)).

**Допълнение към Международното свидетелство за енергийна ефективност  
(Свидетелство за IEE)**

**ЗАПИС НА СТРОИТЕЛСТВОТО, СВЪРЗАНО С ЕНЕРГИЙНА ЕФЕКТИВНОСТ**

Забележка:

- 1 Този протокол се прилага постоянно към свидетелството за IEE. Свидетелството IEE трябва да бъде на разположение на борда на кораба по всяко време.
- 2 Записът трябва да бъде поне на английски, френски или испански език. Ако се използва и официален език на издаващата страна, това предимство има в случай на спор или несъответствие.
- 3 Вписванията в клетки се правят чрез вмъкване на: кръст (x) за отговорите „да„и „приложимо“; или тире (-) за отговорите „не„и „неприложимо“, според случая.
- 4 Освен ако не е посочено друго, правилата, посочени в настоящия протокол, се отнасят до правилата в Анекс VI към Конвенцията, а резолюциите или циркулярните писма се отнасят до приетите от Международната морска организация.

**1 Данни за кораба**

- 1.1 Име на кораба .....
- 1.2 ИМО номер I .....
- 1.3 Дата на договор за строителство .....
- 1.4 Дата на значително преустройство (ако е приложимо) .....
- 1.5 Бруто тонаж .....
- 1.6 Deadweight .....
- 1.7 Вид на кораба<sup>15</sup> .....

---

<sup>15</sup> Посочва се типа кораб в съответствие с определенията, посочени в правило 2. Корабите, които попадат в повече от един от типовете кораби, определени в правило 2, следва да се считат за типа кораби с най-строгия (най-ниския) изискван EEDI. Ако корабът не попада в типовете кораби, определени в правило 2, се добавя „Кораб, различен от типовете кораби, определени в правило 2“.

## 2 Система за задвижване

- 2.1 Дизелово задвижване..... □
- 2.2 Дизелово електрическо задвижване..... □
- 2.3 Турбинно задвижване..... □
- 2.4 Хибридно задвижване.....□
- 2.5 Система за задвижване, различна от изброените по-горе

## 3 Постигнат индекс за енергийна ефективност (EEDI)

- 3.1 Постигнатият EEDI в съответствие с правило 22.1 се изчислява въз основа на информация, съдържаща се в техническото досие EEDI, което показва и процеса на изчисляване на постигнатия EEDI..... □  
Постигнатият EEDI е: ..... grams-CO<sub>2</sub>/tonne-nautical mile

- 3.2 Постигнатият EEDI не се изчислява, доколкото:
  - 3.2.1 корабът е освободен съгласно правило 22.1, тъй като не е нов кораб, както е определено в правило 2.2.18.....□
  - 3.2.2 типът задвижваща система е освободен в съответствие с правило 19.3.....□
  - 3.2.3 изискването на правило 22 се отменя от администрацията на кораба в съответствие с изискванията на правило 19.4..... □
  - 3.2.4 видът на кораба е освободен в съответствие с правило 22.1.....□

## 4 Изискван EEDI

- 4.1 Изискваният EEDI е: ..... grams-CO<sub>2</sub>/tonne-nautical mile
- 4.2 Изискваният EEDI не е приложим, доколкото:
  - 4.2.1 корабът е освободен съгласно правило 24.1, тъй като не е нов кораб, както е определено в правило 2.2.18..... □
  - 4.2.2 типът задвижваща система е освободен в съответствие с правило 19.3.....□
  - 4.2.3 изискването на правило 24 се отменя от администрацията на кораба в съответствие с правило 19.4..... □
  - 4.2.4 видът на кораба е освободен в съответствие с правило 24.1..... □
  - 4.2.5 капацитетът на кораба е под минималния праг на капацитета, посочен в таблица 1 от правило 24.2.....

## 5 Постигнат индекс за енергийна ефективност на съществуващи кораби (EEXI)

- 5.1 Постигнат EEXI в съответствие с правило 23.1 се изчислява, като се взема предвид насоките<sup>416</sup>, разработени от Организацията..... □  
Постигнат EEXI е:..... grams-CO<sub>2</sub>/tonne-nautical mile
- 5.2 Постигнат EEXI не се изчислява, доколкото:
  - 5.2.1 типът задвижваща система е освободен в съответствие с правило 19.3..... □
  - 5.2.2 видът на кораба е освободен в съответствие с правило 23.1.....

## 6 Изискван EEXI

- 6.1 Изискваният EEXI е:.....grams-CO<sub>2</sub>/tonne-nautical mile в съответствие с правило 25
- 6.2 Изискваният EEXI не е приложим, доколкото:
  - 6.2.1 типът задвижваща система е освободен в съответствие с правило 19.3..... □

<sup>16</sup> Вж. Насоките от 2021 г. относно метода за изчисляване на постигнатия индекс за енергийна ефективност на съществуващия кораб (EEXI) (резолюция МЕРС.333(76))

- 6.2.2 видът на кораба е освободен в съответствие с правило 25.1.....
- 6.2.3 капацитетът на кораба е под минималния праг на капацитета, посочен в таблица 3 от правило 25.1.....

**7 План за управление на енергийната ефективност на кораба**

- 7.1 Корабът е снабден с корабен план за управление на енергийната ефективност (SEEMP) в съответствие с правило 26.....

**8 Техническо досие EEDI**

- 8.1 Свидетелството IEE се придружава от техническото досие на EEDI в съответствие с правило 22.1..... 
  - 8.1.1 Идентификационен /верификационен номер на техническото досие EEDI.....
  - 8.1.2 Дата на проверка на техническото досие EEDI.....

**9 Техническо досие EEXI**

- 9.1 Свидетелството IEE се придружава от техническото досие EEXI в съответствие с правило 23.1..... 
  - 9.1.1 Идентификационен/верификационен номер на техническото досие EEXI.....
  - 9.1.2 Дата на проверка на техническото досие EEXI.....
- 9.2 Свидетелството IEE не е придружено от техническото досие EEXI като постигнатия EEDI се използва като алтернатива на постигнат EEXI.....

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, че този запис е точен във всяко отношение.

Издадено в.....  
(място на издаване на протокола)

(дд/мм/гггг): .....  
(дата на издаване) (подпис на надлежно упълномощено длъжностно лице)

(печат или щемпел на органа)

## Допълнение IX

### **Информация, която трябва да бъде предоставена на базата данни на ИМО за потреблението на гориво от кораби**

Данни на кораба

ИМО номер.....

Период от календарната година, за който се предоставят данните

Начална дата (дд/мм/гггг).....

Крайна дата (дд/мм/гггг).....

Технически характеристики на кораба

Тип кораб, както е определено в правило 2 от настоящия анекс е или друг (да се посочи).....

Бруто тонаж (GT).....

Нето тонаж (NT).....

Дедуейт (DWT).....

Изходна мощност (номинална мощност) на главните и спомагателните двигатели над 130 kW (в kW).....

EEDI (ако е приложимо).....

Лед клас. ....

Разход на гориво, по вид течно гориво в метрични тонове и методи, използвани за събиране данни за разхода на гориво.....

Изминато разстояние.....

Часове в движение.....

1 Брутният тонаж следва да се изчислява в съответствие с Международната конвенция за тонажно измерване на кораби, 1969 г.

2 Нетният тонаж следва да се изчислява в съответствие с Международната конвенция за тонажно измерване на кораби, 1969 г. Ако не е приложимо, бележка „N/A“.

3 DWT означава разликата в тонове между водоизместимостта на даден кораб във вода с относителна плътност на 1,025 kg/m<sup>3</sup> при лятното газене на товара и лекото тегло на кораба. Лятното натоварване трябва да се приема за максимално лятно газене, както е освидетелствано в ръководството за устойчивост, одобрено от администрацията или организация, упълномощена от нея. Ако не е приложимо, бележка „N/A“.

4 Номинална мощност означава максималната непрекъсната номинална мощност, посочена върху табелката на двигателя.

5 Класът лед следва да бъде в съответствие с определението, посочено в Международния кодекс за корабите, опериращи в полярни води (Полярен кодекс) (резолюции МЕРС.264(68) и МСC.385(94)). Ако не е приложимо, бележка „N/A“.

6 Вж. Насоките от 2018 г. относно метода за изчисляване на постигнатия конструктивен индекс за енергийна ефективност (EEDI) за нови кораби (резолюция МЕРС.308(73), изменена с резолюции МЕРС.322(74) и МЕРС.332(76)).

## Допълнение X

Форма на декларация за съответствие — докладване на разхода на гориво и измерване на въглеродния интензитет на емисиите

### ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ — ДОКЛАДВАНЕ НА РАЗХОДА НА ГОРИВО И ИЗМЕРВАНЕ НА ВЪГЛЕРОДНИЯ ИНТЕНЗИТЕТ НА ЕМИСИИТЕ

Издадена съгласно разпоредбите на Протокола от 1997 г., както е изменен, за изменение на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с Протокола от 1978 г. (наричана по-долу „Конвенцията“) под ръководството на правителство на:

.....  
(пълно наименование на държавата)

от.....  
(пълно име на компетентното лице или организация, оправомощени съгласно разпоредбите на Конвенцията)

Данни за кораба

Име на кораба.....

Отличителен номер или позивни.....

ИМО номер.....

Пристанище на регистрация.....

Бруто тонаж.....

Дедуейт.....

Вид на кораба.....

С НАСТОЯЩОТО СЕ ДЕКЛАРИРА, ЧЕ:

1 корабът е предоставил на тази администрация данните, изисквани от правило 27 от Анекс VI към Конвенцията, обхващащо корабните операции от (дд/мм/гггг) до (дд/мм/гггг);

2 данните са събрани и докладвани в съответствие с методиката и процесите, определени в SEEMP на кораба, които са били в сила през периода от (дд/мм/гггг) до (дд/мм/гггг);

3 постигнат годишен експлоатационен СИ на кораба от (дд/мм/гггг) през (дд/мм/гггг) е: ..... съгласно правила 28.1 и 28.2 от Анексе VI към Конвенция, за корабите, за които се прилага правило 28;<sup>17</sup>

4 годишния експлоатационен въглероден интензитет на кораба през този период се оценява като

A    B    C    D    E

в съответствие с правило 28 от Анекс VI към Конвенцията, за кораб, за който се прилага правило 28

и

<sup>17</sup> В случай на прехвърляне на кораб, посочен в правила 27.4, 27.5 или 27.6, тези раздели следва да бъдат попълнени в съответствие с правило 28.3 от Анекс VI на MARPOL

5 е разработен план за коригиращи действия, който е включен в SEEMP (за кораб) за които се прилага правило 28, оценени като D в продължение на три последователни години или оценени като E)\*

Настоящата декларация за съответствие е валидна до  
(дд/мм/гггг).....

Издадена в.....  
(място на издаване на декларацията)

(дд/мм/гггг): .....  
(дата на издаване) (подпис на надлежно упълномощено длъжностно лице)

(печат или щемпел на органа)



Допълнение XI  
Форма на свидетелство за освобождаване на UNSP баржи

**МЕЖДУНАРОДНО СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ОСВОБОЖДАВАНЕ IAPP  
НА UNSP БАРЖИ**

Издадено съгласно разпоредбите на Протокола от 1997 г., както е изменен, за изменение на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., изменена с Протокола от 1978 г. (наричана по-долу „Конвенцията“) под ръководството на правителството на:

.....  
(пълно наименование на държавата)

от.....  
(пълно име на компетентното лице или организация  
оправомощена съгласно разпоредбите на Конвенцията)

Данни за кораба

Име на кораба.....

Отличителен номер или позивни.....

ИМО номер.....

Пристанище на регистрацията.....

Бруто тонаж.....

**С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА, ЧЕ:**

- 1 UNSP баржата е прегледана в съответствие с правило 3.4 от Анекс VI към Конвенцията;
- 2 прегледът показва, че UNSP баржата:
  - .1 не се задвижва с механични средства;
  - .2 няма система, оборудване и/или машини, които могат да генерират емисиите, контролирани съгласно Анекс VI към Конвенцията; и
  - .3 няма на борда нито лица, нито живи животни; и
- 3 UNSP баржата е освободена съгласно правило 3.4 от Анекс VI към Конвенцията от освидетелстване и свързаните с него изисквания за преглед на правила 5.1 и 6.1 от Анекс VI към Конвенцията

Настоящото свидетелство е валидно до (дд/мм/гггг).....  
при спазване на условията за освобождаване.

Дата на завършване на прегледа, на който се основава настоящото свидетелство  
(дд/мм/гггг)

Издадено в.....

(място на издаване на свидетелството)

(дд/мм/гггг): .....

(дата на издаване) (подпис на надлежно упълномощено длъжностно лице)

(печат или щемпел на органа)

В съответствие със схемата на ИМО за идентификационен номер на кораба (резолюция A.1117(30))